auto motor und sport

Heft 16 2. August 1975 DM 2.50 E 1418 DX

R 5 und R 6

Zwei Spar-Autos von Renault

Kriminalität

Wie Autoknacker arbeiten

10. Lauf zur Fahrer-WM

Grand Prix von England

So zuverlässig wie der Käfer?

VW Golf

50 000 km Dauertest

Wie gut ist Ihr Golf?

Fragebogen für Golf-Fahrer

Neu: Jaguar XJ-S

Der Nachfolger des E-Type

Dänemark dkr 6.50, Finnland Fmk 4.20, Frankreich FF 6.–, Griechenland Dr 45.–, Italien Lit 850, Jugoslawien Din 23.–, Luxemburg lfr 40.–, Niederlande hfl 2.50, Norwegen nkr 6.50 (inkl. moms.), Österreich öS 20.– (inkl. MwSt.), Portugal Esc 32.50, Schweden skr 5.50 (inkl. moms.), Schweiz sfr 3.–, Spanien Ptas 75.–, USA US $ 1.50

Printed in Germany

Tabac Original
Der individuelle Duft
Tabac Original Deodorant gibt Frische für einen langen Tag
Tabac Original Anti-Transpirant hemmt Achselnässe für viele Stunden
DEODORANT SPRAY
TABAC ORIGINAL
DEODORANT STICK
NET WT 1¼ OZ
ANTITRANSPIRANT
ANTI TRANSPIRANT SPRAY
NET WT 7 OZ
Mäurer + Wirtz

JVC 480N

Raumschiff

Auf der Basis des Jensen-Healey entwickelte die britische Firma Jensen einen sogenannten „Sports Station Wagon". Der Jensen GT 2+2 besitzt eine kombiähnliche Coupé-Karosserie mit großer Heckklappe, die in geöffnetem Zustand von zwei Gasdruckfedern gehalten wird. Die beiden Rücksitze können umgeklappt werden, so daß sich das Volumen des ganz mit Teppich ausgeschlagenen Gepäckabteils auf fast das Doppelte erweitern läßt. Sein Preis in England: 3588 Pfund (ca. 18 700,– DM).

Schnell und geräumig: Jensen GT 2+2.

Länger, bequemer, luxuriöser: Citroen CX Prestige.

Flaggschiff

Eine um 27 Zentimeter verlängerte Version des Citroen CX 2200 löst den in Frankreich häufig als Staatskarosse benutzten DS 23 ab. Der geräumige CX Prestige, der unter anderem für das hintere Abteil breitere und höhere Türen besitzt, wird von dem 115 PS starken Vierzylinder-Aggregat des CX 2200 angetrieben. Zur serienmäßigen Ausstattung gehören: schwarzes Vinyl-Dach, Servo-Lenkung, Klimaanlage, elektrische Fensterheber, eine Stereo-Anlage. Auf Wunsch lassen sich Trennscheiben, Sprechanlage, Telefon, Fernsehgerät und getönte Scheiben installieren. Der Preis: etwa 55 000 Franc.

Auto im Fernsehen

ARD **Die Sportschau** Training Formel I auf dem Nürburgring. Samstag, 2. August, 17.48 Uhr.	ZDF **Der Sportspiegel** Auto-Test: Citroen CX 2000. Mittwoch, 6. August, 19.30 Uhr.
ARD **GP von Deutschland** Aufzeichnung des Formel I-Rennens. Sonntag, 3. August, 16.15 Uhr.	ZDF **Hand aufs Herz** J. Fuchsberger testet Ihr Verkehrsverhalten. Samstag, 9. August, 17.50 Uhr.

Wie man hört soll . . .

. . . BMW einen neuen Geschäftszweig forcieren: den Verkauf von exclusivem Zubehör für Autofahrer und Autofahrerin. BMW-Verkaufsvorstand Hans-Erdmann Schönbeck will nach dem gelungenen Test, bei dem bereits eine kleine Zahl von BMW-Händlern modisches Accessoires in ihren Läden angeboten haben, das neue Geschäft ausdehnen. Offeriert werden u. a. Jacken, Handschuhe und Damenschals.

BMW-Verkäufer Schönbeck: modisch.

Autotester Busch: nun auch Schafe.

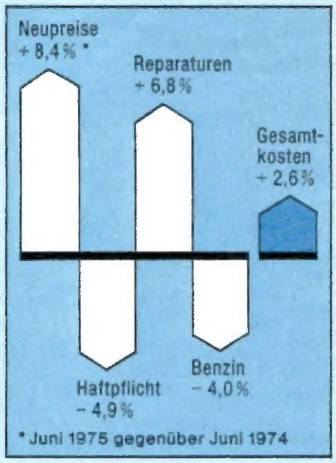
. . . Fritz B. Busch, renommierter Autotester, sich mit dem Gedanken tragen, auf seiner zehn Hektar großen Latifundie im Allgäu Schafhalter zu werden. Busch, auch Besitzer von Oldtimer-Museen, will auf seiner Ranch, die schon Wildgetier und Karpfen beherbergt, mindestens 60 Schafe grasen lassen und nach einem Jahr verkaufen – an türkische Hammelfleischfreunde. Busch hat ausgerechnet: „An jedem Schaf verdiene ich dann 100 Mark."

Fünfter Rückruf

Als fünfte Reifenfirma in diesem Jahr muß nach Metzeler, Continental, Phoenix und Goodyear nun auch Kleber eine Rückruf-Aktion starten. Der Grund: Mängel an den Laufflächengummis der Serie V 10 GTS. Betroffen sind die vorzugsweise an schnellen Autos montierten Größen 185/70 HR 13, 185/70 HR 14, 195/70 HR 14, 205/70 HR 14 und 185/70 HR 15. Der Umtausch dieser Reifen gegen ein anderes Kleber-Modell erfolgt kostenlos.

Autokostenzuwachs: 2,6 Prozent

Der Anstieg der Auto-Unterhaltskosten war am Ende des ersten Halbjahres 1975 geringer als der der Lebenshaltungskosten. Während die Kosten für das Autofahren im Vergleich zum Juni 1974 um 2,6 Prozent zunahmen, wurde die Lebenshaltung im gleichen Zeitraum um 6,4 Prozent teurer. Für die Dämpfung des Preisanstiegs beim Autofahren sorgten die um 4 Prozent niedrigeren Benzinpreise ebenso wie die um 4,9 Prozent reduzierten Haftpflichtprämien in der Versicherung. Diesen Preissenkungen standen allerdings 8,4 Prozent höhere Neuwagenpreise und 6,8 Prozent höhere Reparaturpreise gegenüber.



Nachrichten

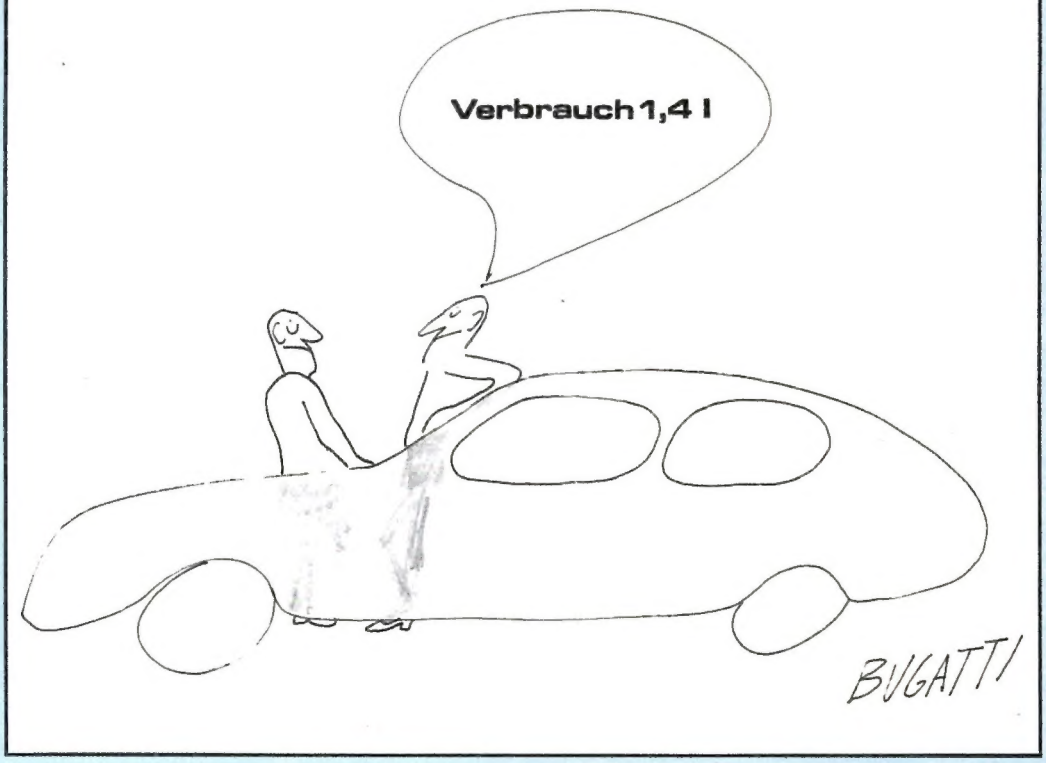
Neue Garantien: immer mehr machen mit

Nach Ford, Opel und VW bieten nun auch Daimler-Benz und der deutsche British Leyland-Importeur Brüggemann erweiterte Garantien für ihre Wagen an. Ab sofort gilt für alle Personenwagen von Daimler-Benz sowie für die englischen Austin-, Innocenti-, MG-, Triumph-, Rover- und Jaguar-Modelle eine Garantie von einem Jahr bei unbegrenzter Kilometerleistung.
Porsche wird am 1. September, wenn die neuen 76er Modelle vorgestellt werden, gleichfalls ein Jahr Garantie mit unbefristeter Kilometerleistung anbieten – ein Schritt, der bereits seit April 1975 geplant ist.
„Früher oder später werden auch wir folgen", kündigte ein BMW-Sprecher erweiterte Garantiebedingungen für die bayerischen Autos an, wobei freilich ebenso angedeutet wird: „Nur bei Daimler-Benz, Porsche und BMW wirken sich die neuen Bedingungen aus, weil mit diesen Wagen hohe Jahresfahrleistungen erzielt werden. Eine Preiserhöhung ist deshalb nicht auszuschließen."

VW Polo: Komplettpreis

Das Volkswagenwerk bietet den Polo seit 14. Juli mit einer erweiterten Serienausstattung an. In der Normalversion besitzt der Polo nunmehr Scheibenbremsen vorn, heizbare Heckscheibe, 36 Ah-Batterie, Benzinuhr, Scheibenwischer mit Endabschaltung, veränderte Tür- und Seitenverkleidung und Stahlgürtelreifen der Dimension 135 SR 13. In dieser Version kostet der Polo DM 7995,–, für einen vergleichbar ausgestatteten Polo mußten bisher DM 8017,– bezahlt werden. Der Aufpreis für das L-Paket: DM 500,–.

Bugattis Auto-Strich: Leichtbau



Haftpflichtversicherung: Gewinnbeteiligung 1974

Zu den in Heft 13/1975 (Seite 11) aufgeführten Versicherungsgesellschaften, die für das Jahr 1974 eine Beitragsrückvergütung vornehmen, kommt eine Reihe weiterer Unternehmen. Die höchste Beitragsermäßigung gewährt dabei der berufsständige Badische Gemeinde Versicherungsverband, Karlsruhe, mit 34 Prozent Rückzahlung ab dem ersten schadenfreien Jahr.

Gesellschaft	Schadenfreie Kalenderjahre									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Rückvergütung in Prozent									
Badischer Gemeinde Versicherungs-Verband	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Bayerische Versicherungskammer, München	10	10	10	15	15	20	20	25	30	25
Deutscher Herold, Bonn	–	–	–	–	–	–	–	5	5	5
Feuerversicherung Saarland, Saarbrücken	5	10	10	15	15	15	15	15	20	20
Lippische Brandversicherung, Detmold	7,5	7,5	7,5	15	15	15	15	22,5	22,5	22,5[1]
Öffentliche Vers. Oldenburg	7,5	7,5	7,5	12,5	12,5	12,5	17,5	17,5	17,5	22,5
ÖVA, Mannheim	–	–	7,5	7,5	10	10	10	10	12,5	12,5
Zentraleuropäische Versicherung, Stuttgart	5	6,5	8	10	12	15	15	15	15	20
Öffentl. Leben, Braunschweig	5	10	15	15	20	20	20	20	25	25

[1]) ab 11 schadenfreien Jahren 30 Prozent Rückerstattung.

Nacharbeit
In die Serie genommene Verbesserungen am VW Golf. 42

Leser-Aktion
Fragebogen: Ein Jahr Golf. 44

Nachrichten aus der Technik 48

Am Anfang waren kleine Brötchen
Entwicklungs-Chef in Wolfsburg: Ernst Fiala 50

Mehr Licht
Was leisten Halogen-Haupt-Scheinwerfer? 56

Langhuber in Front
Renault: zwei Sparversionen mit R 4-Motor. 58

Licht und Schatten
Dauertest-Report: Audi 50 GL, Oldsmobile Cutlass, Porsche 911, Volvo 244 DL. 60

Auto und Freizeit

Die letzten wilden Pässe
Vier Abenteuerfahrten in den Ostalpen. 62

Reise-Nachrichten 70

Ratgeber

Warten und zuschauen
Was der 1, 2, 3 Autoservice in Deutschland will. 72

Was ist Ihr Auto wert?
Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen Juli 1975. 74

Sport

Die Hölle ist grün
GP von Deutschland: Jagd auf die 420-Sekunden-Marke. 78

Sport-Nachrichten 82

Flugstunde
Grand Prix von England: Massenkarambolagen auf dem ehemaligen Armee-Flugplatz von Silverstone. 98

Favoriten-Stürze
Flugplatzrennen Diepholz: keine Punkte für Ludwig und Stenzel. 103

Wenn der Schein weg ist

Schein in Gefahr

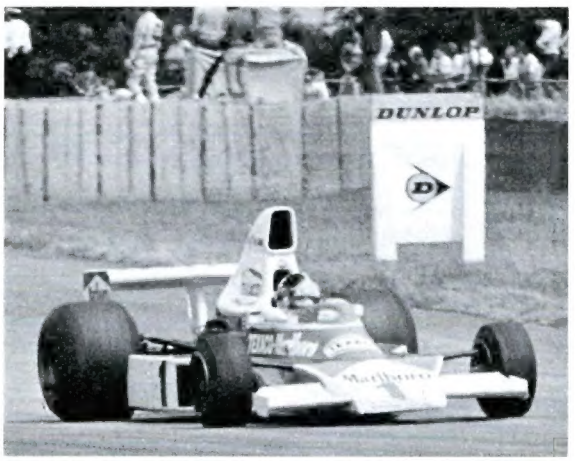
Jährlich werden rund 180 000 Autofahrer mit einer unangenehmen Situation konfrontiert: Sie werden mit Fahrverbot oder Führerscheinentzug bestraft. Ob Polizisten berechtigt sind, den Schein an Ort und Stelle zu kassieren, und welche Möglichkeiten es gibt, ihn wiederzubekommen, untersucht Uwe Brodbeck auf **Seite 16**

50 000 Kilometer mit dem Golf

Ist der neuentwickelte VW Golf ein ausgereiftes und zuverlässiges Auto? auto motor und sport ging dieser Frage anhand eines Dauertests über 50 000 km mit einem 1100 ccm-Golf nach; der abschließende Bericht von Werner Schruf gibt darüber Auskunft, welche Schäden und Verschleißerscheinungen während des Dauerlaufs auftraten und wie hoch die Reparatur- und Wartungskosten waren. **Seite 30.**

Dauertest-Golf

Grand Prix von England: Fittipaldi Abbruch-Sieger



Zum richtigen Zeitpunkt vorn: Sieger Fittipaldi.

Die Rennstrecke von Silverstone, auf der im jährlichen Wechsel mit Brands Hatch der Große Preis von England ausgetragen wird, hat es in sich. Nachdem bereits vor zwei Jahren das Rennen wegen einer Massenkarambolage abgebrochen werden mußte, endete auch in diesem Jahr durch mehrere Unfälle nach starkem Regen der GP zehn Runden vor dem regulären Schluß. Sieger: Fittipaldi vor Pace und Scheckter. **Seite 98**

Erster Fahrbericht: der neue Jaguar XJ-S

Nobel-Coupé aus England: Jaguar XJ-S

Die Tage des Jaguar E-Type sind gezählt, bei Jaguar in Coventry steht sein Nachfolger bereit: der XJ-S, ein luxuriös ausgestattetes, 2+2sitziges Coupé, das über einen 5,3 Liter großen und 285 PS starken Zwölfzylinder-Motor mit Benzineinspritzung verfügt. Götz Leyrer berichtet über erste Fahreindrücke vom teuersten Jaguar, den die englische Firma je gebaut hat. **Seite 8.**

Paßgang

Paßstraße in den Dolomiten

Es gibt sie noch, jene wilden, unbefestigten Paßstraßen, auf denen das Fahren zum Abenteuer wird. Clauspeter Becker machte in den Dolomiten solche Leckerbissen ausfindig, Elmar Thoma fotografierte. **Seite 62**

Fialas Fach

Prof. Ernst Fiala

Als VW-Entwicklungschef ist der 47jährige Österreicher Prof. Ernst Fiala einer der einflußreichsten Männer in der deutschen Automobilindustrie. Ein Bericht über Professor Fiala von Paul Simsa ab **Seite 50.**

Editorial
An einem Tag wie jeder andere. 3

Gegendarstellung 3

Leserbriefe 26

Impressum 26

Vorschau 104

Car-toon 106

Magazin

Nachrichten 6

Herrensitz
Fahrbericht Jaguar XJ-S: viersitziges Luxuscoupé als Nachfolger für den E-Type. 8

Tips zum Typ
DAF entwickelte einen Psychotest für Autofahrer. 12

Fleißarbeit
Warum Polizisten so oft anzeigen müssen. 13

PP tut mehr
Garantie bis fünf Jahre für neue Autos. 13

„Geklaut wird praktisch alles"
Wie Deutschlands Autoknacker arbeiten. 14

Polizei und Führerschein
Wie manche Autofahrer dem Führerscheinentzug begegnen. 16

„Wie wird der Winter 76/77?"
In diesen Hundstagen plant Dunlop die übernächste Winterreifen-Produktion. 18

Graf Sascha und sein Auto
Als die Räder laufen lernten (Folge 1). 22

Quertreiber
Neue Simca-Modelle mit Frontantrieb und Quermotor. 23

Der Müllmann glaubt's noch immer
Ein Frankfurter Jeep-Händler fährt mit einem Schützenpanzer auf der Straße. 24

Test und Technik

Mittlere Reife
50 000 km-Dauertest VW Golf. 30

Schach dem Käfer
Kostenvergleich: 50 000 Kilometer VW Golf L und VW 1302. 41

An einem Tag wie jeder andere

Ferdinand Simoneit

Die Konferenz fand statt wie an jedem Morgen: Punkt 9 Uhr versammelten sich in meinem Zimmer die Chefredaktion und die Ressortchefs, dazu einige Redakteure und Autotester — jeder, der allen etwas mitteilen will, macht das morgens um neun.

Gert Hack liest einen Brief an den „Lieben Niki" Lauda vor und fährt dann nach Ingolstadt zu einem AUDI-torium. Grafik-Chef Wurz legt das Layout für Heft 17 vor: „Traumautos für junge Leute" (der Ressortchef für die Geschichte, Helmut Luckner, treibt sich derweil mit einem Wohnwagen am Polarkreis herum). Produktionschef Otto Goebel und Horst Steindel, der Chef vom Dienst, verlangen stürmisch Manuskripte für die Setzmaschinen — wie schön wäre Journalismus, ohne schreiben zu müssen.

Nach der Konferenz läuft — wie an jedem Tag — alles auseinander. Ute Teichmann holt den Citroen GSX 2 als neuen Testwagen, Michael Mehlin rangiert die eingetroffenen Testwagen ein: Lancia Stratos, BMW 320, City Kadett. Das Gespann Eicker/Seufert reist nach Dudenhofen zu Opel; Klaus Westrup, Elmar Thoma und ich gehen zu Mercedes, um Mercedes-Chef Joachim Zahn zu interviewen (wobei er das letzte Präsent seines neuen Aktionärs aus Kuwait zeigt: eine Gebetskette aus Lapislazuli). Götz Leyrer kommt aus England zurück und hat den neuen Jaguar gefahren, Clauspeter Becker meldet sich in den Urlaub ab.

Die Mittagspost bringt ein paar Briefe. Günter Vogelsang, einst Krupp-Generaldirektor und jetzt als neuer Mercedes-Chef im Gerücht, schreibt mir, er habe nicht die Absicht, „demnächst oder später" in den Vorstand der Daimler-Benz AG einzutreten. Eine Anwaltssocietät mit neun Namen im Briefkopf schickt im Auftrag ihres Mandanten ein „Einschreiben/Eilboten/Rückschein". Was die Herren schicken, müssen wir formal nach dem Baden-Württembergischen Pressegesetz drucken:

„Gegendarstellung. Im auto motor und sport Editorial ‚An alle Golffahrer' der Nummer 14 vom 5. Juli 1975 wird im Zusammenhang mit beabsichtigten Auto-Testaktionen unter Beteiligung der Leserschaft mit Hilfe von Fragebögen behauptet, es ginge darum, ‚den ersten Massentest in der Geschichte deutscher Automobilzeitschriften zu versuchen'. Diese Behauptung ist unrichtig. Tatsächlich hat die ‚Auto Zeitung' bereits seit dem Jahre 1969 Auto-Lesertest-Aktionen durchgeführt. Köln, den 2. Juli 1975 ‚Auto Zeitung' Chefredaktion Jürgen M. Reinke."

Zur Information: Die „Auto Zeitung" ist eine in Köln-Ehrenfeld in kleinerer Auflage erscheinende Automobilzeitschrift.

Nachmittags kehrt Sportredakteur Karl Mauer vom alten Hans Stuck aus Grainau heim und zeigt eine Einladung vor: Jackie Stewart, der dreimalige Weltmeister, will ihm vor dem Großen Preis von Deutschland „Informationen aus erster Hand anbieten" und mit ihm im Renntempo über die Nürburgring-Nordschleife fahren. Ob Mauer da noch etwas lernen kann? Im nationalen R 5-Pokal führt der Sportchef von auto motor und sport bereits jetzt mit 120 Punkten Vorsprung.

Herrensitz

Fahrbericht Jaguar XJ-S: viersitziges Luxuscoupé als Nachfolger für den E-Type.

Von Götz Leyrer

Nach vierzehnjähriger Bauzeit kam das Ende des erfolgreichsten Sportwagens, der je von den Bändern der Firma Jaguar in Coventry/England lief: 50 tiefschwarze Jaguar E setzten den Schlußpunkt unter die Geschichte eines Automobils, das vielen als der Jaguar schlechthin galt.

Doch der Nachfolger steht bereit, die Sportwagentradition der seit 1935 bestehenden Marke (damals SS-Automobiles, 1945 umbenannt in Jaguar) fortzusetzen. Er erhielt die Bezeichnung XJ-S und ist mit einem Preis von voraussichtlich 60 000 Mark der teuerste Jaguar, der je gebaut wurde.

Das Styling des XJ-S stammt von Jaguar-Chef Sir William Lyons.

Seine Väter sind dieselben Männer, die einst auch den E-Typ entworfen haben: Sir William Lyons, der Gründer der Firma, und Malcolm Sayer, der früher in der Flugzeugindustrie tätig war und später bei Jaguar an den berühmten Rennsportwagen C-Type und D-Type mitgearbeitet hatte. Für beide war der XJ-S der letzte Jaguar: Sayer starb 1970, Sir William zog sich wenig später aus der Firma zurück.

Linie aus dem Windkanal

„Ich bin stets davon überzeugt gewesen, daß die optische Anziehungskraft von grundlegender Bedeutung für den Erfolg eines Produkts ist. Und es kommt nicht teurer, ein Produkt in einer ansprechenden Form zu entwerfen." Diese Worte stammen von Sir William, der das Styling des XJ-S zum größten Teil selbst besorgte, während Malcolm Sayer als Aerodynamik-Spezialist dafür verantwortlich war, die gestalterischen Ideen des Firmenchefs so zu überarbeiten, daß der neue Jaguar ebenso wie sein Vorgänger sich durch möglichst optimale Windschlüpfigkeit auszeichnete. Das ist auch zweifellos gelungen: Der 285 PS starke Jaguar XJ-S soll gut 240 km/h schnell sein.

Der neue XJ-S ist der bisher teuerste Jaguar: Das luxuriöse Coupé wird voraussichtlich 60 000 Mark kosten.

Eine optische Sensation wie seinerzeit der E-Type stellt er trotz der Bemühungen von Sir William freilich nicht dar. Das langgestreckte Coupé wirkt sportlich, ohne sonderlich aufregend zu sein. Die ovalen, von der französischen Firma Cibié speziell für Jaguar entwickelten Ovalscheinwerfer, die mit jeweils zwei Halogenbirnen bestückt sind, wollen nicht so recht ins Bild passen und das steil zwischen den weit nach hinten verlaufenden Dachpfosten stehende Heckfenster stellt ein mittlerweile etwas veraltetes Stylingelement dar.

Ein Zugeständnis an die amerikanischen Sicherheitsvorschriften sind die dicken schwarzen Stoßstangen aus Kunststoff, die an mit Silikonwachs gefüllten Dämpfern aufgehängt sind und einen Aufprall bis zu einer Geschwindigkeit von 8 km/h ohne Beschädigung verkraften.

Ihre Wirkung bezieht die XJ-S-Karosse hauptsächlich aus ihren Proportionen: Sie ist sehr breit (1,79 m) und gleichzeitig ziemlich flach (1,26 m). Dazu kommt die für ein Coupé überaus stattliche Gesamtlänge von 4,87 m – der XJ-S ist damit nur wenige Zentimeter kürzer als die XJ-Limousinen und beweist, daß es Jaguar nicht darum zu tun war, einen reinrassigen Sportwagen wie den E-Type zu bauen, sondern ein luxuriöses Coupé mit sportwagenmäßigen Fahrleistungen.

Im Innenraum, der sich durch die breiten Türen bequem erreichen läßt, herrschen denn auch reichliche Platzverhältnisse vor. Die Vornsitzenden, die auf mit feinem Leder bezogenen, durch einen voluminösen Mitteltunnel getrennten Sitzen Platz nehmen, können sich über Mangel an Bewegungsfreiheit nicht beklagen, und im Fond ist soviel Platz vorhanden, daß hier im Gegensatz zu den meisten 2+2-Coupés auch einmal erwachsene Menschen untergebracht werden können.

Die lederbezogenen Sitze – bequem, über einen weiten Bereich verstellbar und gute Seitenführung bietend – sind leider das einzige, was vom typisch englischen Ausstattungsstil der älteren Jaguar-Modelle übriggeblieben ist. Das Armaturenbrett präsentiert sich nicht in Walnußholz, sondern dem

Zug der Zeit folgend in schlichtem schwarzen Kunststoff, und auch die Instrumente sind weit von jenem konservativ britischen Stil entfernt, den Anglophile seit jeher so schätzen.

Neben den beiden großen Rundinstrumenten, die den Fahrer über Geschwindigkeit und Motordrehzahl informieren, gibt es noch vier rechteckige Uhren, die Benzinvorrat, Öldruck, Wassertemperatur und Batterieladung überwachen, sowie ein ausgeklügeltes System von insgesamt 19 Warn- und Kontrolleuchten.

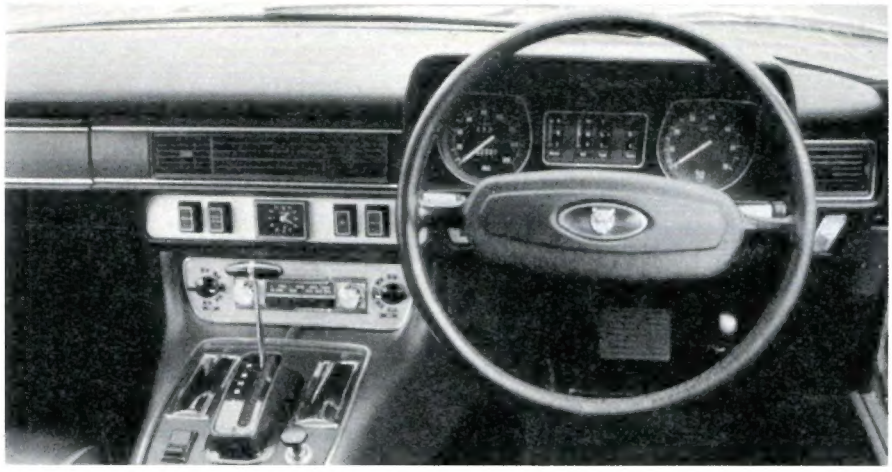
An der Funktionalität gibt es nichts auszusetzen; die Instrumente sind klar und spiegelfrei ablesbar und erfüllen damit die Forderung nach Zweckmäßigkeit ebenso wie die wichtigsten Bedienungsorgane. Der Wischerhebel befindet sich an der Lenksäule, der Lichtschalter ist leicht erreichbar am Armaturenbrett installiert, auf der Mittelkonsole findet der Fahrer die Bedienungshebel für die Heizung und die serienmäßige Klimaanlage, die sich durch hervorragende Wirksamkeit und Dosierbarkeit auszeichnet.

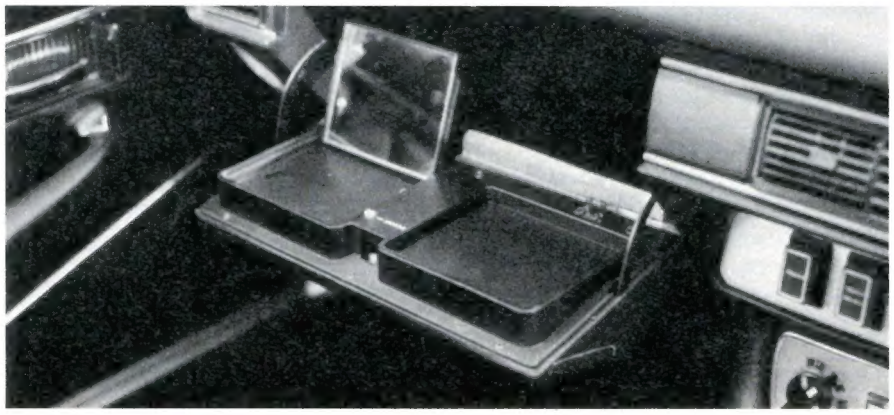
Einen bemerkenswert guten Eindruck macht die Verarbeitung der Karosserie. Nachlässigkeiten waren nicht zu entdecken, und selbst auf ausgesprochen schlechten Wegstrecken blieb der Aufbau ruhig wie ein Grab.

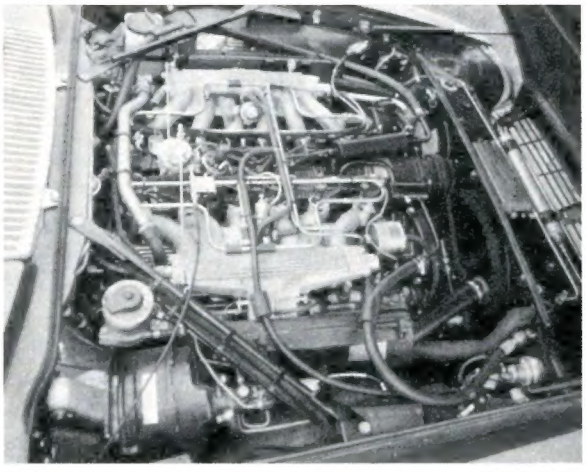
Sanfte Kraft aus zwölf Zylindern

Wer die Motorhaube des XJ-S öffnet, muß zunächst einmal fürchten, sie nicht wieder zuzubekommen. Eine verwirrende Fülle von Aggregaten, Leitungen und Kabeln quillt einem förmlich entgegen und läßt mit leisem Bedauern an den geplagten Mechaniker denken, der sich einmal mit diesem Technik-Dschungel wird beschäftigen müssen.

Vom Motor selbst – es ist der 5,3 Liter große V-Zwölfzylinder mit einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderreihe, der auch im E-Type verwendet wurde – ist relativ wenig zu sehen, denn das Leichtmetall-Triebwerk, das früher sein Gemisch aus vier Vergasern bezogen hatte, wurde für den XJ-S (und auch für die XJ 12-Limousine) mit einer von Lucas stam-







Das Armaturenbrett des neuen Jaguar präsentiert sich in schlichtem schwarzem Kunststoff; der Make up-Spiegel befindet sich aus Sicherheitsgründen im Deckel des Handschuhkastens. Der 5,3 Liter große und 285 PS starke V12 füllt den Motorraum vollständig aus. Im Fond geht es relativ geräumig zu; das Kofferraumvolumen wird durch das Reserverad stark eingeschränkt.

Technische Daten und Meßwerte

Motor

Zwölfzylinder Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 90 x 70 mm, Hubraum 5343 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 285 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 53,3 PS/Liter, maximales Drehmoment 40,7 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 12,8 m/s, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, elektronische Lucas-Benzineinspritzung, elektrische Benzinpumpe, Batterie 12 V 68 Ah, Drehstromlichtmaschine 720 Watt.

Kraftübertragung

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheibentrockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,238 (9,94), II. 1,905 (5,85), III. 1,389 (4,26), IV. 1,0 (3,07), R. 3,428 (10,51). Auf Wunsch automatisches Dreiganggetriebe mit Drehmomentwandler (Borg Warner Typ 12), Übersetzungen: I. 2,39, II. 1,45, III. 1,0, R. 2,09 (6,41). Gesamtübersetzung 3,07 (Automatik 3,07).

Fahrwerk

Selbsttragende Karosserie, vorn Trapezdreieckquerlenker, Schraubenfedern, hinten Einzelradaufhängung mit gegabelten Führungsarmen, mittragenden Halbachsen, Längslenkern und doppelten Teleskopstoßdämpfern, Servolenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulisches Zweikreisbremssystem, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend. Leichtmetallfelgen 6 JK 15, Dunlop SP-Super Stahlgürtelreifen 205/70 VR 15.

Abmessungen und Gewichte

Radstand 2590 mm, Spur 1470/1490 mm, Außenmaße 4870 x 1790 x 1260 mm, Leergewicht (Werksangabe) 1687 kg, Leistungsgewicht 5,9 kg/PS.

Fahrleistungen

(Werksangaben)
Höchstgeschwindigkeit . . 241 km/h
Beschleunigung
0 bis 96 km/h . . . . . 6,8 s
Hersteller:
Jaguar Cars Ltd., Browns Lane, Allesley, Coventry, England. Importeur: A. Brüggemann & Co, GmbH, 4 Düsseldorf, Harffstr. 53.

Modellchronik

Die Geschichte der Jaguar-Sportwagen begann lange vor dem Zweiten Weltkrieg, als die Firma noch die Bezeichnung SS Automobiles trug. Erfolgreichstes Modell damals: Der SS 100, der heute von der Firma Panther nachgebaut wird. 1948 — drei Jahre nach der Umbenennung der Firma in Jaguar Cars Ltd., erschien der XK 120, der schon jenen Sechszylinder-Doppelnockenwellenmotor besaß, der auch heute noch in den Jaguar XJ 6 eingebaut wird. Dieses Modell wurde bis 1954 gebaut und dann vom XK 140 abgelöst, der sich durch etliche Stylingänderungen von seinem Vorgänger unterschied. 1957 erfolgte dann die zweite Modernisierung des Jaguar-Sportwagens: Wieder wurde der Kühlergrill breiter, die bisher zweiteilige Windschutzscheibe mußte einer einteiligen weichen. Der neue XK 150, dessen 3,4 Liter-Sechszylinder wahlweise mit 190 oder 210 PS angeboten wurde, war der erste Straßenjaguar, der (damals noch auf Wunsch) über Scheibenbremsen

Zwei Vorgänger des XJ-S: Jaguar XK 150 Roadster und E-Type Coupé.

verfügte. 1961 sorgte Jaguar mit dem E-Type für eine Sensation. Dieses Auto wurde als Roadster und als Coupé gebaut, verfügte über 3,8 Liter Hubraum und basierte auf dem Rennsportwagen D-Type. 1964 wurde der Sechszylinder auf 4,2 Liter vergrößert, 1965 erschien der E als 2+2sitziges Coupé, 1971 erhielt er den neuentwickelten 5,3 Liter-Zwölfzylinder.

menden elektronischen Benzineinspritzung ausgerüstet, deren Saugrohre und Benzinleitungen den Blick auf die schön verrippten Zylinderkopfdeckel weitgehend versperren.

Durch diese Maßnahme stieg die Leistung des Zwölfzylinders von 253 PS bei 5400 U/min auf 285 PS bei 5500 U/min, das maximale Drehmoment blieb mit 40,7 mkg gleich und wird auch bei derselben Drehzahl von 3500 U/min erreicht. Diese Zahlen und die wichtigsten Konstruktionsmerkmale des Motors lassen allerdings nur ahnen, was dieser V12 wirklich kann.

Er ist von ganz anderer Wesensart als die hochdrehenden und weniger hubraumstarken Zwölfzylinder, die in Italien bei Ferrari und Lamborghini entstehen — seine Stärke liegt ganz eindeutig in der Laufkultur. Ganz gleich, welche Drehzahl der Tourenzähler gerade anzeigt — nie dringt aus dem Motorraum mehr als ein sanftes Summen. Zusammen mit der geradezu erstaunlichen Geschmeidigkeit dieses V12, der selbst bei niedrigsten Drehzahlen sauber aufs Gas anspricht und völlig vibrationsfrei hochdreht, sorgt dieser ruhige Lauf für eine beispielhaft gepflegte Art der Fortbewegung.

Extrem hohe Drehzahlen, wie sie die italienischen Zwölfzylinder mühelos erreichen, mag das Jaguar-Triebwerk allerdings nicht so gern, eine rote Markierung auf der Drehzahlmesserskala erlaubt ihm aber immerhin 6500 U/min. Mehr ist auch in keiner Situation erwünscht, denn Kraft im unteren und mittleren Drehzahlbereich bietet der Motor wahrhaftig genug, und auch die absoluten Fahrleistungen können sich gerade angesichts des hohen Gesamtgewichts von fast 1700 Kilo durchaus sehen lassen: Das Werk gibt für die Ausführung mit handgeschaltetem Vierganggetriebe eine Beschleunigung von 6,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h an.

Wem es auf die letzten Zehntelsekunden beim Spurt nicht ankommt, der ist mit der wahlweise lieferbaren Borg Warner-Dreigangautomatik jedoch besser bedient als mit dem Jaguar-eigenen Vierganggetriebe, das sich zwar exakt aber ziemlich knochig schaltet. Die Automatik paßt eindeutig besser zum komfortablen Gesamtcharakter dieses Coupés, obwohl sie etwas träge reagiert und das Drehvermögen des Motors bei weitem nicht ausnutzt. ▶

Fahrwerk aus dem Regal

Das Fahrwerk des XJ-S entspricht mit Dreieckslenkern und Schraubenfedern vorn sowie mit Längslenkern, mittragenden Halbachsen und doppelten Schraubenfedern hinten weitgehend den XJ-Limousinen und bietet damit auch ähnliche Qualitäten.

Diese liegen vor allem auf dem Komfortsektor. Dank weich abgestimmter Federung überrollt der XJ-S gelassen Bodenwellen aller Art, ohne das die Insassen viel davon zu spüren bekommen. Außerordentlich gut ist ferner der Abrollkomfort.

Zum kommoden Fahreindruck trägt auch die serienmäßige Servolenkung ein gut Teil bei. Sie arbeitet sehr leichtgängig und direkt, und macht den großen und schweren Jaguar handlich wie ein Kleinwagen. Das Fahrverhalten konnte dagegen bei den ersten Probefahrten noch nicht ganz befriedigen. Der XJ-S gehört normalerweise zu den untersteuernden Autos, wechselt jedoch im Grenzbereich in deutliches Übersteuern über, was vom Fahrer schnelle Reaktionen erfordert.

Für die meisten Käufer des XJ-S wird dies freilich nur von akademischer Bedeutung sein, denn zum schnellen Fahren auf kurvenreichen Pisten reizt dieser neue Jaguar überhaupt nicht – ein ruhiger, „amerikanischer" Fahrstil paßt trotz seiner hohen Fahrleistungen viel besser zu ihm.

Ob Jaguar mit dieser Auslegung des E-Type-Nachfolgers das Richtige getroffen hat, wird sich zeigen, wenn der Verkauf Anfang 1976 anläuft. Angesichts der heute fast überall üblichen Geschwindigkeitsbegrenzungen ist jedoch anzunehmen, daß ein Nobel-Coupé dieser Art den Wünschen des betuchten Publikums eher entgegenkommt als der E-Type, der ein direkter Abkömmling der Rennsport-Jaguar war. Damit hat man bei Jaguar heute offensichtlich nichts mehr im Sinn, und British Leyland Marketing-Director Keith Hopkins formuliert denn auch: „Der XJ-S ist ein Auto, das auf dem Sunset Boulevard ebenso zu Hause ist wie auf den Champs Elysées und der Via Veneto."

Tips zum Typ

DAF entwickelte einen Psychotest für Autofahrer.

Die Anatomie ist verwirrend: Der Riechnerv hat Vorfahrt, das Kleinhirn ist als Einbahnstraße ausgebildet, und vor dem Rückenmark geht es nach München.

Mit dieser einschlägigen Symbolik verziert die jetzt zum Volvo-Konzern gehörende holländische Autofirma DAF den Fragebogen für ihren „Psychotest 75", an dem sich alle Autofahrer beteiligen können. Die 16 computerisierten Fragenkomplexe entwickelte Dr. Gerhard Munsch, Leiter der psychologisch-medizinischen Untersuchungsstelle

Verwirrende Anatomie: Psychotest-Fragebogen.

des bayerischen TÜV, als Anstoß, „über das eigene Auto und das eigene Fahrverhalten nachzudenken".

Teilnehmer, die ihre Kreuzchen hinter Fragen der Art „Wie denken Sie über Tempo 100?" oder „Waschen Sie Ihr Auto immer selber?" gestrichelt haben, erhalten vom DAF-Computer ein individuelles Psychoprogramm, in dem Ihnen Tips zu ihrem Typ vermittelt werden – etwa: „Sie sind ständig versucht, aus Ihrem Auto mehr herauszuholen als hineinzustecken", oder: „Sie lieben Ihr Auto nicht, aber Sie bringen ihm Wertschätzung entgegen."

Die Chance, Abneigungen und Bedürfnisse im eigenen Verkehrscharakter kennenzulernen, ließen sich mittlerweile weit über 1000 Autofahrer nicht entgehen. Darunter waren rund 75 Prozent Männer; 23 Prozent der Teilnehmer hatten eine Fahrpraxis von 100 000 bis zu 250 000 Kilometern, nur sechs Prozent gaben an, sie verfügten über keinerlei Erfahrung. 43 Prozent der Einsender waren zwischen 25 und 44 Jahren alt, 31 Prozent bis 24 Jahre und zehn Prozent über 60 Jahre.

In der Spitzengruppe der Bewertungen aller Autofahrer lagen der Komfort (24,4 Prozent), die Nutzbarkeit eines Autos (18,5 Prozent) und die Freude am Fahren (17,8 Prozent). Darunter ist laut Gerhard Munsch weniger ein Hang zum Rasen zu verstehen als vielmehr „ein ursprünglicher Spaß, den das Autofahren nach wie vor bereitet".

Aus den hohen Werten für Komfort und Nutzbarkeit schließt Munsch auf den Umstand, daß vor allem junge Leute „etwas von ihrem Auto haben wollen".

Eines der erstaunlichsten Zwischenergebnisse des Psychotests: Der Begriff „Sicherheit" rangiert in der Werteskala mit 2,5 Prozent ganz unten. Verkehrspsychologe Munsch hat dafür eine Erklärung parat: „Junge und unerfahrene Autofahrer brabbeln den Sicherheitsgedanken nach; alte und bewährte Fahrer aber legen deshalb oft so wenig Wert auf Sicherheitsdetails, weil sie Sicherheit in sich selbst sehen."

Obgleich DAF die Aktion aus eigenen Mitteln finanzierte, verkniffen sich die Strategen in der deutschen Zentrale im rheinischen Erkrath jede versteckte Eigenwerbung für ihre Autos. Lediglich die neutrale Frage „Was halten Sie vom Pkw mit Automatik?" brachten sie unter. DAF-Pressemann Horst Frommer brauchte das Zwischenergebnis nicht zu scheuen: „73 Prozent der Einsender halten sie für eine gute Sache."

PP tut mehr

Garantie bis fünf Jahre für neue Autos.

Ford tut es, Opel tut es, VW und immer mehr tun es – am meisten aber tut PP.

Die in Hannover ansässige Gebrauchtwagengarantie-Gesellschaft, welche die Namenskürzel der beiden Gesellschafter Pieper und Prabl als Geschäftsmarke führt, bietet eine Garantie für neue Autos an – Laufzeit bis zu fünf Jahren oder 100 000 Kilometern.

Gerhard Pieper

Wer bei einem der P und P angeschlossenen Autohändler ein Fahrzeug kauft und den Coupon unterschreibt, erhält bei einem Defekt an Motor, Getriebe oder Differential bis zu 1000 Mark ersetzt, gleichgültig, wie oft der Schaden auftritt. Die Kosten für den Fünfjahresvertrag betragen 429 Mark, für zweieinhalb Jahre oder 50 000 Kilometer 198 Mark.

Geschäftsführer Gerhard Pieper: „Die Ölkrise hat die Autofahrer kostenbewußter gemacht. Wir sind sicher, daß unser Garantiepaket gut beim Kunden ankommt." Die Resonanz ist jedoch unterschiedlich. Beim Ford-Händler Waldecker in Bad Neuenahr ist die Garantie bisher „verstärkt angeboten, aber nicht verkauft" worden. Beim Wormser Renault-Händler Jung „läuft es überhaupt nicht". Dem Paderborner VW-Großhändler Thiel erscheint die Neuerung „witzlos, weil wir sowieso eine Einjahresgarantie haben".

Der Pforzheimer Opel-Händler Hauser hingegen berichtet: „Die Sache funktioniert hervorragend." Beim Freiburger BMW-Haus Schneider heißt es: „Obwohl wir gar nicht dafür geworben haben, reichte die Mundpropaganda für einen ersten ausgezeichneten Erfolg aus."

Die Gründe für die unterschiedliche Resonanz liegen auf der Hand. Nach den Erfahrungen der Autoverkäufer sind es vor allem ältere Kunden, die vorrangig das kleinere Garantiepaket für 198 Mark mitkaufen.

Freilich hat die „goldrichtige Idee" (Opel-Hauser) auch eine weniger funkelnde Seite. Die Kunden nämlich sind verpflichtet, Inspektionen und Ölwechsel regelmäßig von dem Händler erledigen zu lassen, der ihnen das Auto verkauft hat; Ausnahmen müssen bei der Gesellschaft in Hannover begründet werden. Zudem arbeitet PP mit dem amerikanischen Zusatzölhersteller STP zusammen und verpflichtet den Autofahrer fortlaufend, den nicht gerade billigen Extrasaft in Getriebe und Differential zu kippen, wenn er nicht der Garantie verlustig gehen will.

Fleißarbeit

Warum Polizisten so oft anzeigen müssen.

Hinter dem Teilstück einer abknickenden Vorfahrtsstraße, das wegen Bauarbeiten gesperrt ist, stehen zwei Polizisten. Sie halten jeden Autofahrer an, der das nun sinnlos gewordene Vorfahrtschild nicht beachtet – und brummen ihm eine saftige Strafe auf.

Das Beispiel absurder Verkehrsüberwachung belegt, nach welchem System deutsche Polizeibeamte häufig arbeiten: Sie pikken sich Delikte heraus, die massenhaft begangen werden, beweissicher sind und als unfallträchtig ausgegeben werden können.

Polizisten bei der Radarkontrolle.

Der Dortmunder Schutzpolizei-Direktor Alfred Dietel zog die Konsequenz: „Weil der Autofahrer den Schwindel ahnt, zeigt er nicht vor den Verkehrsregeln Respekt, sondern vor den nach Verstößen suchenden Beamten." Diese wiederum, so Dietel, stehen ständig unter Rechtfertigungsdruck und werden gezwungen, hohe Zahlen an Anzeigen oder Verwarnungen zu produzieren.

Damit bestätigt ein Praktiker der Polizei, was sonst gern als bösartige Unterstellung abgewiesen wird: Grünröcke, die fleißig anzeigen, haben mehr Chancen, an der Beförderungstombola teilzunehmen und sich einen weiteren Streifen zu verdienen, als Kollegen, die mal ein Auge zudrücken. Denn mangels anderer Maßstäbe messen auch die Dienstvorgesetzten die Leistungen an der Zahl der ausgestellten Protokolle.

Ein leitender Beamter der Bonner Polizei („Nennen Sie meinen Namen bitte nicht") weiß zu berichten: „Wenn unsere Leute bei einer Radarmessung nur 20 Autofahrer geschnappt haben, sind sie sauer – denn jeder denkt, sie hätten Kaffee getrunken."

Die Schuld an diesem Systemzwang gibt Dietel den für die Verkehrsgesetze verantwortlichen Politikern, die er auffordert, die Verkehrsüberwachungs-Strategie zu überdenken: „Viel sinnvoller wäre es, wenn wir nicht mehr an die Schuld, sondern an die Gefährlichkeit eines Autofahrers anknüpfen würden – wer also lange Jahre unfallfrei gefahren ist, kann womöglich ohne Strafe bleiben, wenn ihm mal ein Delikt unterläuft."

„Geklaut wird praktisch alles"

Wie Deutschlands Autoknacker arbeiten.

Peter Schmoll, Betriebswirt aus Düsseldorf, hatte Pech. Vor einem Zebrastreifen auf der Kö bremste plötzlich ein Mercedes – Schmoll krachte auf die Stoßstange und beulte sie kräftig ein.

Der erschreckte Betriebswirt nahm dankbar das Angebot eines anderen Autofahrers an, als Zeuge zu dienen und den Unfall ohne Polizei zu regeln. Weil es regnete, setzte er sich in dessen Auto und notierte sich seine Anschrift.

Als er nach zehn Minuten ausstieg, war sein Unfallgegner mitsamt seinem Auto weg, in dem er Papiere und Zündschlüssel hatte liegenlassen. Der beschädigte Mercedes war gleichfalls verschwunden. Und vom freundlichen Zeugen und dessen Fahrzeug sah er nur noch, wie beide um die Ecke bogen – der Betriebswirt war einem auf den Diebstahl teurer Limousinen spezialisierten Gangstertrio in die Hände gefallen, das sich seine Opfer vornehmlich in Großstädten sucht. Ihr Interesse galt in diesem Fall einem guterhaltenen beigefarbenen Mercedes 250 mit Stahlschiebedach, den ein ausländischer Interessent bestellt hatte. So war die Wahl auf Schmoll gefallen.

Ähnlich wie dieses Trio geht die neue Generation der Auto-Diebe vor. Sie machen sich beim Knacken der Autos in der Regel keine dreckigen Finger. Profanes Aufbrechen der Ausstellfenster oder Wagentüren mit Schraubenziehern, Brecheisen oder Drahtschlingen ist nicht ihre Art.

Jene Ganoven suchen sich ihre Klienten statt dessen beispielsweise im Anzeigenteil einer Zeitung. Sie täuschen Kaufinteresse für ein dort angebotenes Auto vor, um es bei einer anschließenden Probefahrt ohne Bezahlung mitgehen zu lassen. Vielfach haben die Ganoven hierbei noch doppeltes Glück, denn die Autopapiere liegen häufig bereits im Handschuhfach.

Komplizen der Diebesbanden werden oft auch in Tankstellen, Parkhäusern oder Hotels eingeschleust. Sobald sie kurz im Auto der Kunden oder Gäste sitzen, notieren sie die auf dem

Werkzeug-Arsenal eines professionellen Auto-Knackers.

Schlüssel eingravierte Nummer und „melden diese dem harten Kern der Bande", erklärt Dr. Alois Deichl, Schadenchef der Allianz-Versicherung.

Bei einem örtlichen Schlüsseldienst, „der zum Leidwesen der Kripo keine Buchführungs- und Meldepflicht über gefertigte Schlüssel hat" (Hauptkommissar Helmut Kohn vom Landeskriminalamt Baden-Württemberg) lassen sie Zweitschlüssel anfertigen. Tage später entwenden sie dann das Auto, wenn es auf einem anderen Platz parkt.

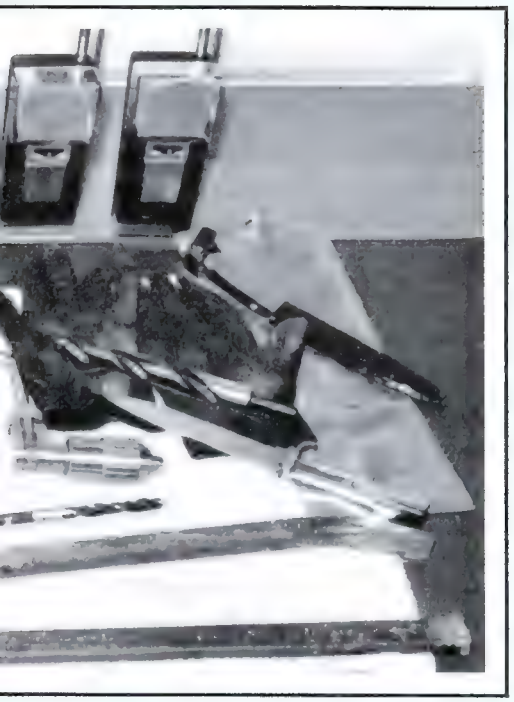
Für das gestohlene Auto werden unverzüglich gefälschte Papiere beschafft, die meist aus Einbrüchen bei Zulassungsstellen stammen, und der Wagen wird noch vor Morgengrauen über die Grenze gebracht. Nur etwa 20 Prozent der im Bundesgebiet gestohlenen Autos bleibt nach Recherchen der Versicherer im Inland, der Großteil geht vor allem in die Niederlande, auf den Balkan und den Vorderen Orient.

Die im Bundesgebiet verbleibenden Wagen werden meist von Banden mit zwei bis 20 Mitgliedern umfrisiert. Diese kaufen zuerst ein Wrack mitsamt Papieren auf und machen sich dann auf die Suche nach einem möglichst neuwertigen Pendant. Sobald sie sich auf trickreiche Weise in dessen Besitz gesetzt haben, verschwindet das Auto in einer Hinterhof-Werkstatt. Sämtliche verräterischen Indizien wie Fahrgestell- oder Motornummer werden entfernt und durch die Nummern des Wracks ersetzt. Einem legalen Verkauf steht nun nichts mehr im Wege.

Gestohlene Autos als Werkzeuge für Verbrecher

Eine Bande von hauptsächlich Italienern beschritt einen anderen Weg, um in den Besitz des Autos und der Papiere zu gelangen. Sie schlachten nachts teure Limousinen aus und ließen nur den Motor und die Räder mitgehen. Karosserie und Fahrwerk blieben am Straßenrand stehen. Über einen Strohmann versuchten sie anschließend das motorlose Gefährt bei der Versicherung günstig zu erstehen.

In Italien war diese Masche bis vor kurzem äußerst beliebt. Da sich jedoch die Fälle häuften, gehen die italienischen Versicherungen mittlerweile dazu über, ausgeschlachtete Autos nicht



mehr direkt zum Verkauf anzubieten. Statt dessen setzen sie in eigener Regie aus mehreren ausgeschlachteten Modellen fahrfertige Exemplare zusammen.

Wagen, die in die Hände internationaler Autoschieberbanden fallen, sind in der Regel unauffindbar. Die aus kommerziellen Gründen stehlenden Ganoven bevorzugen dabei mehr und mehr teure Objekte, weil deren hoher Absatzwert das Risiko, erwischt zu werden, teilweise wettmacht. Dagegen werden die Autos, deren sich die beiden anderen Autoklauer-Gruppen bemächtigen, zumeist rasch wieder aufgefunden. Einmal zählen hierzu die sogenannten Spritztourtäter. Dabei handelt es sich in der Regel um Jugendliche, die vornehmlich ältere Autos knacken, „weil diese leichter zu öffnen sind und weil sie darin weniger auffallen" (Hauptkommissar Kohn). Sobald der Benzintank leer ist, lassen sie das Auto am Straßenrand stehen.

Gleiches, freilich aus völlig anderen Motiven, tun jene Ganoven, die ein Auto knacken, um es als Tatwerkzeug für ein anderes Verbrechen — Bankraub, Erpressung oder Schaufenstereinbruch — zu benutzen. Nach der Arbeit bleibt auch bei ihnen das gestohlene Auto irgendwo stehen.

Forscher als solche Diebe, die es auf das ganze Auto abgesehen haben, gehen jene Täter vor, die sich auf den Diebstahl von Teilen oder Gepäckstücken spezialisiert haben. „Geklaut wird im Prinzip alles", erklärt Hauptkommissar Kohn. Bevorzugt werden allenfalls jene Gegenstände, die sich leicht zu Bargeld machen lassen, wie Scheckformulare, Fotoapparate, Radios oder Aktentaschen, in denen Bargeld vermutet wird.

Nur ein Drittel der Diebstähle wird aufgeklärt

Daß es für die Ganoven ein Kinderspiel ist, in das Innere eines Autos einzudringen, demonstrierte erst letzten Monat ein Ganove auf dem Stuttgarter Flughafen. Mit einem Primitivwerkzeug, einer etwa zehn Zentimeter langen Schere, knackte er an einem Tag sieben Autos.

Erleichtert wird die Tätigkeit der Ganoven bei jenen Modellen, die über Ausstellfenster oder ein Faltdach verfügen. Da der Einbruch in Autos relativ einfach ist, bringen es Autoknacker auf respektable Strecken. Ein typischer Vertreter seiner Gattung wurde in diesem Jahr, kurz nachdem er seine Haftstrafe für 220 Auto-Einbrüche im Stuttgarter Gefängnis verbüßt hatte, bei seiner 68. Diebestour überrascht.

Da praktisch jedes Auto von Profis zu knacken ist, „besteht die beste Sicherung für den Autohalter in einer ausreichenden Versicherung" (so Allianz-Deichl). Dies um so mehr, als die Aufklärungsquote bei Auto-Delikten nicht sehr hoch ist. Laut Kriminalstatistik konnte die Polizei im Jahre 1973 nur 34,6 Prozent aller registrierten Auto-Diebstähle aufklären.

Noch wesentlich ungünstiger war die Erfolgsquote der bundesdeutschen Ordnungshüter bei den „Diebstählen aus Kraftfahrzeugen" mit 19,4 Prozent sowie beim Diebstahl von Auto-Teilen mit 6,7 Prozent. Diese vergleichsweise niedrigen Erfolgsziffern erklären sich auch dadurch, daß die Kriminalpolizei in der Regel bei Auto-Delikten schon nach zwei Monaten die Nachforschungen einstellt, wenn sich bis dahin keine heiße Spur gezeigt hat.

Auto-Diebe arbeiten allerdings „seit einem Jahr risikoreicher" (Hauptkommissar Kohn), denn seit 1974 ist die bundesdeutsche Kraftfahrzeug-Fahndung mit in den elektronischen Datenverbund aufgenommen worden. Jeder Polizist hat seit dieser Zeit die Möglichkeit, durch einen Anruf in Sekundenschnelle zu erfahren, ob ein Auto als gestohlen gemeldet ist.

Den Verlust des gesamten Autos oder entwendeter Teile bekommt nur der Autofahrer ersetzt, der eine Teilkasko-Versicherung abgeschlossen hat. Für einen VW Golf sind beispielsweise jährlich 46,20 Mark Teilkasko-Prämie zu zahlen, ein Mercedes 450 SE kostet 126 Mark.

So fleißig waren die Autoknacker

Jahr/ Delikt	Diebstähle von Autos	Diebstähle aus Autos
1964:	45 609	111 192
1966:	61 696	151 226
1968:	63 113	168 131
1970:	78 782	212 726
1972:	83 698	269 955
1973:	72 011	264 113
1974:	64 749	276 404

Die Versicherer erstatten den Zeitwert des gestohlenen Autos schon einen Monat nach Eingang der Schadenanzeige. Sie prüfen allerdings zuvor noch, ob die Türen und Fenster ordnungsgemäß verschlossen waren und ob das Lenkradschloß eingerastet war. Wird später nachgewiesen, daß ein gestohlener Wagen nicht ordnungsgemäß abgeschlossen war und der Versicherte den Diebstahl seines Autos damit grobfahrlässig begünstigt hat, dann ist die Versicherungsgesellschaft berechtigt, den bereits gezahlten Betrag zurückzufordern. *Klaus Wießmann*

Polizei und Führerschein

Wie manche Autofahrer dem Führerscheinentzug begegnen.

Mit voll aufgeblendeten Scheinwerfern eilte der Fahrer des BMW 2002 frühmorgens durch die Münchner Innenstadt. Eine Polizeistreife stoppte den Lenker, ermahnte zum Abblenden und wurde stutzig: Was durchs geöffnete BMW-Fenster ins Freie entwich, roch nicht nach Apfelsaft.

Der Rest war Routine. Man ließ den schwankenden Piloten aussteigen, ins Röhrchen blasen und kassierte nach eindeutiger Verfärbung den Führerschein. Das Urteil: neun Monate Führerscheinentzug.

Auf ähnliche Art werden die meisten Autofahrer zu Fußgängern degradiert. Im vergangenen Jahr verloren 126 395 alkoholisierte Lenker für mindestens sechs Monate das Fahrdokument, nur knapp 6000 wurden in nüchternem Zustand ihren Schein los.

Weiteren 48 336 Führerscheinbesitzern wurden im gleichen Zeitraum Denkzettel in Form von Fahrverboten verpaßt – davon waren 22 812 Fahrer angetrunken in eine Kontrolle geraten. Wer zwischen 0,8 und 1,3 Promille Alkohol im Blut hat, kommt mit Fahrverbot – von einem bis drei Monaten – noch glimpflich davon, darüber gibt es grundsätzlich Führerscheinentzug.

Die Polizei: Widerstand zwecklos

„Es ist leider völlig unwichtig, ob sich ein Beamter irrt und ob seine Anordnung falsch ist. Der Führerschein muß in jedem Fall herausgegeben werden", erläutert der Münchner Rechtsanwalt Dr. Andreas Grasmüller die strengen Sitten bei Polizeikontrollen.

In der Tat sind die Rechte des Autofahrers eng beschnitten. Er muß den Schein auf Verlangen hergeben und der Beschlagnahmung des Dokuments tatenlos zusehen.

Wer sich weigert, muß büßen. Die Polizei darf vorläufig festnehmen und den aufmüpfigen Fahrer zur Wache schleppen. Gibt es Händel, gesellt sich zum ursprünglichen Delikt – meist Trunkenheit am Steuer – auch noch Widerstand gegen die Staatsgewalt hinzu.

„Wir haben selten Schwierigkeiten mit den Fahrern", schwächt freilich ein im Stuttgarter Altstadtviertel tätiger Beamter ab. Bei Blutproben allerdings, unerläßliche Pflichtübung nach positivem Röhrchentest (der verweigert werden darf), kommt es gelegentlich zum Handgemenge. Widerstand ist zwecklos: Die Polizei darf die Blutentnahme mit Gewalt erzwingen.

Fachkundige Kreise vertreten ohnehin die Meinung, sich bei näherem Kontakt zur Polizei einer nicht devoten, aber deutlich zurückhaltenden und sachlichen Haltung zu befleißigen. „Wer mir dumm kommt", so rät ein Frankfurter Polizist zu höflicher Konversation, „den dreh ich durch die Mangel."

Der Fahrer: Schein vergessen

Versierte Lenker greifen angesichts unerwarteter Polizeikontrollen manchmal tief in die Trickkiste der Illegalität.

„Etwa 20 Prozent der überprüften Autofahrer", so stellte ein Stuttgarter Beamter fest, „hat den Führerschein angeblich vergessen oder gerade verloren."

Die Strafe freilich folgt dennoch auf dem Fuße. Jurist Dr. Grasmüller: „Der Führerschein ist lediglich ein Ausweispapier, das darüber Auskunft gibt, daß der Inhaber eine Fahrerlaubnis hat."

Ein Richter kann jene Erlaubnis auch dann entziehen, wenn sich der Führerschein noch im Besitz des Sünders befindet. Im Klartext: Wer nach dem Richterspruch ein Auto steuert, fährt trotz Führerschein ohne Fahrerlaubnis.

Dies wird recht häufig getan. „Viele haben sich auch vorsorglich einen Ersatz-Führerschein besorgt und diesen abgegeben. Mit dem alten, angeblich verlorenen Schein wird dann weitergefahren", vermuten Polizei und Richter, und ein Beamter weiß: „Kontrollen sind sehr selten. Und wir kommen nur durch Zufall darauf, daß der präsentierte Führerschein eigentlich entzogen ist."

Daß selten überprüft wird, zeigt ein Beispiel: Bei einer routinemäßigen Fahrzeugkontrolle fiel ein 50jähriger Lenker auf, der – nachweisbar – 25 Jahre ohne Führerschein gefahren war. Dies war seine erste Polizeikontrolle.

Zeichnung: Kutschera

Das Urteil: nicht immer korrekt

Lange Wartezeiten bis zur Hauptverhandlung sind bei Führerscheinentzügen üblich. Da sich die Lizenz in der Regel bereits bei den Akten befindet, darf ein Beschuldigter in dieser Zeit kein Auto steuern. Und grundsätzlich soll nach dem Urteil auch nach Abzug der Wartezeit das Fahren noch für mindestens drei Monate verboten sein.

Dies führt gelegentlich zur Strafverschärfung. Kraß formuliert: Deutsche Richter orientieren sich beim fälligen Entzug häufig nach der Wartezeit. Mußte ein Angeklagter beispielsweise sieben Monate auf seinen Gerichtstermin warten, verhängt die Justiz eben zehn Monate Entzug.

Wer bislang Berufung gegen das Urteil einlegte, war noch schlechter bestellt. Immerhin, so registrierte ADAC-Jurist Bernd Splitter, müssen bei den überlasteten Berufungsgerichten Wartezeiten bis zu 18 Monaten in Kauf genommen werden. In der Zwischenzeit blieb der Schein beim Gericht.

Nun entschied das Oberlandesgericht München am 3. Februar 1975: Wenn die Berufung unverhältnismäßig lange dauert und dadurch die Entzugsfrist auf jeden Fall deutlich überschritten werden würde, kann ein Antrag auf Zurückgabe des Führerscheins gestellt werden.

Neuer Schein: der weite Weg

Im Gegensatz zum Fahrverbot, wo der Führerschein nach Ablauf der Frist ins Haus geschickt wird, erweist sich die Wiederbeschaffung eines entzogenen Dokuments als sehr viel komplizierter: Das Original ist vernichtet, ein neuer Schein muß beantragt werden.

Vor diesen Schein haben die Behörden reichlich Hürden gesetzt, weshalb der Antrag auf Wiedererteilung bei der Führerscheinstelle oder dem Landratsamt etwa sechs Wochen vor Fristablauf gestellt werden sollte: Folgende Unterlagen sind dazu nötig:

- Paßbild;
- neue Bescheinigung über Sehtest;
- Abschrift des Urteils;
- neue Bescheinigung über Erste-Hilfe-Kurs;
- neues Führungszeugnis.

Die zuständige Verwaltungsbehörde agiert freilich nach eigenem Ermessen. Ihr ist es ziemlich gleichgültig, ob ein Betroffener termingerecht zum neuen Schein gelangt. Sie kann beispielsweise ein medizinisch-psychologisches Gutachten zum Kostenpunkt von rund 350 Mark verlangen. Die „haarige Prüfung", so ADAC-Jurist Splitter, bei der trickreiche Gutachter das Innenleben des Prüflings zerlegen, bestehen viele Teilnehmer nicht – ein neuer Führerschein ist damit vorerst ausgeschlossen.

Mehr Chancen für den Fahrer

Nimmt die Polizei zu schnell den Führerschein weg? Sind Richter zu leichtfertig beim vorläufigen Entzug des Führerscheins?

Die Praxis scheint diese Vermutungen zu bestätigen. Häufig erweist sich bei der Gerichtsverhandlung ein Beschuldigter als unschuldig – seinen Führerschein freilich hatte er oft mehrere Monate bei der Justiz lagern.

Nicht zuletzt aus diesen Gründen trat am 11. April 1971 ein Gesetz in Kraft, das für einen zu Unrecht beschlagnahmten Schein ein finanzielles Trostpflaster vorsieht.

Solche Justizirrtümer ließen sich vermeiden. Unter anderem dadurch, daß ein von der Polizei kassierter Führerschein am nächsten Tag auf der Wache wieder abzuholen wäre. Das Dokument bliebe bis zur Hauptverhandlung im Besitz des Autofahrers.

Immerhin wird dieses menschenfreundliche Verfahren gelegentlich sogar praktiziert. Es nennt sich polizeirechtliche Beschlagnahmung und hat mehr Schutz- als Strafcharakter. So nehmen beim Cannstatter Volksfest in Stuttgart geduldige Polizisten schwankenden Besuchern bereits vor dem Losfahren den Schein ab, der am nächsten Tag wieder abgeholt werden kann.

„Denn", so Stuttgarts Polizeipräsident Paul Rau, „wir können doch nicht zum Trinken animieren und anschließend den Führerschein entziehen."

Uwe Brodbeck

„Wie wird der Winter 76/77?"

In diesen Hundstagen plant Dunlop die übernächste Winterreifen-Produktion.

Die Frage hätte als Hohn mißverstanden werden können. Aber sie war ernst gemeint: „Wie wird der Winter 76/77?" Gefragt hatte Dunlop-Verkaufsvorstand Goswin Vaerst, antworten sollten seine Vorstandskollegen und einige Mitarbeiter, denen der Schweiß von der Stirn lief und ihre Hemden dunkler färbte.

Draußen, vor der Verwaltung der Reifenfirma Dunlop AG in Hanau, herrschten 30 Grad Celsius. Im Sitzungszimmer aber ging es um Winter, Kälte und Eis – genauer: um die Frage, wie der übernächste Winter werde und wieviel Winterreifen Dunlop verkaufen könne.

Die Antwort auf die Frage entscheidet über Millionen. Entscheiden sich Vorstand Vaerst und seine Mitplaner

- für einen frühzeitigen und kalten Winter, kann Dunlop mehrere hunderttausend seiner neuen Icegrip verkaufen – Wert: 40 bis 45 Millionen Mark,
- für einen normalen Winter, sind für 30 bis 35 Millionen Reifen absetzbar,
- für einen milden Winter, sind nur für rund 20 bis 25 Millionen Mark Haftreifen an den Autofahrer zu bringen.

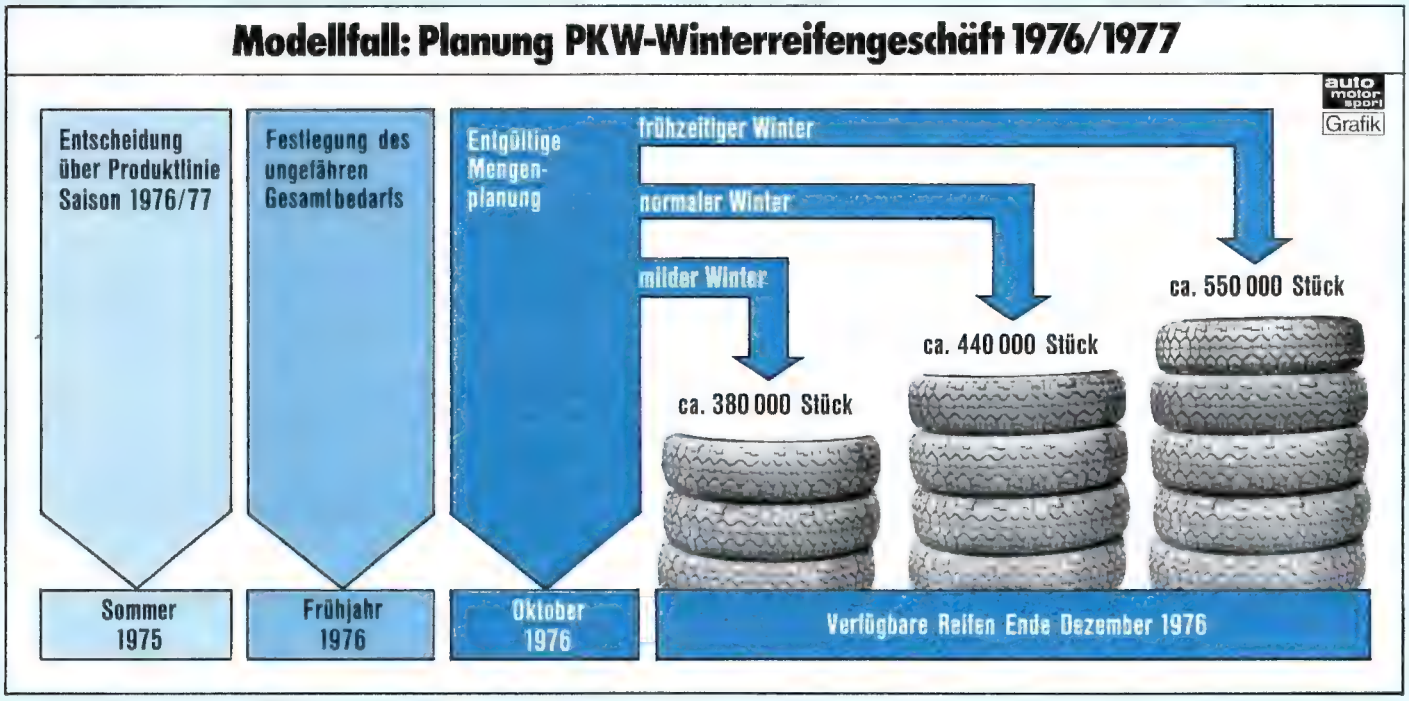
Prämie für richtige Wetterprognose: Dunlop-Vorstand Vaerst.

Vaersts 25-Millionen-Mark-Frage wird bei Dunlop – und wahrscheinlich auch bei den anderen deutschen Produzenten von Winterreifen – jedes Jahr zur Unzeit gestellt. „Zur Hälfte liegt man mit seiner Prognose über das Wetter immer richtig", faßte Vorstand Vaerst seine Wettererfahrungen zusammen und zeigt sich damit als Optimist. „Eigentlich könnten Sie auch eine Münze werfen."

Die Planung der Winterreifenproduktion für die übernächste Saison ist eine Rechnung aus lauter Unbekannten: Wie wird dann der allgemeine Wohlstand sein? Wieviel Wagen sind neu zugelassen und werden dann wohl mit Winterreifen ausgerüstet? Während zum Beispiel Opel-Chef J. P. McCormack ehrlich gesteht: „Unsere Prognosen gehen über 90 Tage nicht mehr hinaus", versuchen bei Dunlop die Planer für eine Zeitspanne von fast 550 Tagen die Frage aller Fragen zu beantworten: Wie wird der Winter?

Es ist nur zu verständlich, daß die geplagten Planer dabei die Natur zu Rate ziehen möchten und menschliche Erfahrungen nutzen wollen. Produktionsvorstand Dr. Klaus Titze gesteht: „Jeder Produktionschef will möglichst über die ganze Zeit gleichmäßig produzieren. Er hofft, daß viele seiner Produkte gebraucht werden und er darum frühzeitig mit der Produktion anfangen kann."

Bevor die Planer sich das erste Mal treffen, hat sich Naturfreund Titze längst in Wald und Feld umgesehen. Er selber hat nachgeguckt, ob es viele Bucheckern geben wird („1969/70 hat



meine Beobachtung gestimmt"), oder Freunde haben ihm berichtet, wie tief sich in der italienischen Po-Ebene die Schnecken eingegraben haben — tiefes Eingraben gleich kalter Winter.

Dr. Karl Dworak, Leiter Verkauf Marketing bei Dunlop, hat die Wissenschaft bemüht (sofern der Leser der amtlichen Wettervorhersagen wissenschaftlichen Charakter zugesteht). Beim Wetteramt Frankfurt des Deutschen Wetterdienstes forderte Dworak beispielsweise eine „Jahreszeitprognose vom 1. Dezember 1973 bis 28. Februar 1974". Sie kam mit dem Vermerk „nur für Ihren eigenen Bedarf und nicht zur Weitergabe an Dritte" und verhieß für den Dezember „ziemlich kalt bis normal", für den Januar „ziemlich kalt" und für den Februar „kalt bis normal". Es wurde ein Winter, der auch ein milder Sommer hätte sein können.

Eine Expertise aus England für einen kommenden „grünen Winter" lehnte das Zentralamt des Deutschen Wetterdienstes in Offenbach kühl ab: „Wir kennen die Bedeutung von langfristigen Witterungsvorhersagen. Die Witterung ist jedoch von so vielen Faktoren abhängig, daß man das oft zufällige Zusammenspiel nicht über längere Zeit im voraus abschätzen kann", schrieben die staatlichen Wetterfrösche zurück und bedauerten „sehr, Ihnen in dieser Hinsicht einfach nicht helfen zu können".

So bleibt für die Hanauer Winterreifen-Planer nur die Möglichkeit, zum Schluß ihrer Planungsperiode das voraussichtliche Wetter zu schätzen — alle anderen Faktoren für die Winterreifen-Herstellung sind zwar genauso riskant, gelten aber als seriöser. Daß keine Dunlop-Planung gründlich mißriet, bezeugt die lange Firmengeschichte. Nachdem der schottische Tierarzt John Boyd Dunlop 1888 seinem Sohn für ein Dreiradrennen Gummiseile um das Holzrad band und daraus den Luftreifen entwickelte, siedelte sich Dunlop 1893 in Hanau an. 1974 erzielte die Deutsche Dunlop einen Umsatz von rund 440 Millionen Mark, die Winterreifen waren daran mit etwa fünf Prozent beteiligt.

In diesen Hundstagen versuchen die Dunlop-Planer die wirtschaftliche Situation in der Bundesrepublik in der Saison 1976/77 zu schätzen — in diesen Tagen meldeten die Zeitungen, im Februar 1976 beispielsweise gäbe es 1,5 Millionen Arbeitslose, ein Nachkriegsrekord. Die Zulassungen neuer Personenwagen werde hingegen „mittelmäßig" verlaufen. Unterlagen der Wirtschaftsforscher werden ebenso zu Rate gezogen wie der Computer beim Münchner Infratest-Institut eingesetzt, der gemeinsam für die Auto- und Reifenfirmen surrt.

Später erfolgen die ersten Mengenschätzungen — ihnen vorangegangen Die Akte, die alle Termine und Entscheidungen enthält, ist ein handlicher Foliant — der M-Plan (Managementplan). Je näher die Produktionstermine, desto größer wird der Kreis der Beteiligten, letztlich zieht der Vorstand auch Sachbearbeiter hinzu. Vorstand Vaerst erklärt: „Das ist Entscheidungsvorbereitung. Immer mehr sollen wissen, um was es geht."

Dunlop-Planungsmannschaft. Zehn Meter lang: vom Computer ausgedruckte Planung.

aber ist das bekannte Risiko mit dem Wetter.

Sollte im Herbst 1976
- mildes Wetter herrschen, müssen 1,9 Millionen Winterreifen produziert werden,
- normales Wetter sein, werden 2,2 Millionen Reifen gebraucht,
- frühzeitig kaltes Wetter einsetzen, kann mit dem Verkauf von 2,75 Millionen Reifen gerechnet werden.

Die nächste Frage zeigt dann die Firmenpolitik: Wie groß sollte in dieser Saison der Marktanteil der Dunlop AG sein? Beispielsweise Entscheidung: 20 Prozent.

Und immer reden sie vom Wetter. Verkaufschef Vaerst: „1964 begann der Winter früh. 1964 hatten wir im November Glatteis." Gerhard Hook, Leiter Marktforschung Planung: „1968 im Dezember hatten wir minus 20 Grad."

Noch mehr als in die Produktion würde Dunlop in die richtige Wettervorhersage investieren. Denn so Vaerst: „Drei Eis- und Schneetage im November sind der richtige Zünder — das Jahr ist dann fast schon gelaufen."

PS. Dunlop glaubt, der Winter 1976/77 werde normal. Ende 1977 zeigt sich, ob die Prognosen der Dunlop vom Sommer 1975 richtig waren. *F. S.*

Mercedes mit klarem Konzept für die Zukunft.

Auszug aus der Hauptversammlungsrede von Prof. Dr. Zahn, Vorsitzender des Vorstandes der Daimler-Benz AG

Zur Hauptversammlung berichten wir über einen Zeitabschnitt, der die Unternehmen der Automobilindustrie in nahezu allen Ländern vor erhebliche Beschäftigungs-, Absatz- und Ertragsprobleme gestellt hat. Diese Branche sah sich einer in Konjunktur, Marktentwicklung und Export grundlegend veränderten Situation gegenüber.

Daimler-Benz hat dennoch die bisher stetige Aufwärtsentwicklung fortsetzen und seine Marktposition im In- und Ausland weiter ausbauen können. Das Geschäftsergebnis liegt praktisch in der Größenordnung des Vorjahres. Somit hat sich der eigene Weg, den Daimler-Benz seit Jahren gegangen ist, gerade in einer von Erschütterungen gekennzeichneten Automobillandschaft bewährt. Das Unternehmen und vor allem seine Mitarbeiter blieben von den Nachteilen einer scharfen Talfahrt verschont.

Als wesentliche Merkmale des Unternehmensgeschehens bei Daimler-Benz sind zu nennen:

- Im gesamten Jahr 1974 und auch im bisherigen Verlauf 1975 konnten alle Fertigungskapazitäten — mit Ausnahme geringfügiger Kurzarbeit im Transporterbereich — voll beschäftigt werden. Es gab in den Daimler-Benz-Werken weder Entlassungen noch Kurzarbeit oder Abfindungen.
- Die deutsche Pkw-Produktion war 1974 insgesamt um 22% zurückgegangen. Daimler-Benz konnte in diesem Jahr 2,5% mehr Personenwagen herstellen.
- Der Umsatz im Gesamtunternehmen stieg um 9,8% auf 16,9 Mrd. DM. Auch real bedeutet dies noch eine Ausweitung des Geschäftsvolumens um etwa 3%.
- Entgegen dem starken Exportrückgang der Branche bei Pkw um 22% konnte Daimler-Benz die Ausfuhr von Personenwagen und Nutzfahrzeugen um jeweils über 12% erhöhen.

Einem Trend konnten wir uns allerdings nicht entziehen, nämlich der zunehmenden Öffnung der Kosten-Erlös-Schere. 1974 sind Kostenerhöhungen in einem Ausmaß eingetreten, das alle bisher gekannten Größenordnungen der Verteuerung weit übertraf. Trotz dieser erschwerten Bedingungen erzielte Daimler-Benz einen *Jahresüberschuß* etwa in Vorjahreshöhe.

Prof. Dr. Joachim Zahn, Vorsitzender des Vorstandes der Daimler-Benz AG.

Wir glauben, daß die *Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze* und besondere betriebliche Maßnahmen zur Vermögensbildung echte Beiträge zur Sicherung der individuellen Existenz in Freiheit und damit auch zur Lebensqualität darstellen.

Daimler-Benz ging einen eigenen Weg

Hinter der bisher so positiven Entwicklung bei Daimler-Benz stehen die Besonderheit und Qualität des Produktes, die traditionelle Linie des technischen Fortschritts, die Leistungen unseres Teams, vor allem aber eine Unternehmenspolitik, die systematisch einen eigenen Weg gegangen ist. Vielfach sind wir — und zwar schon über viele Jahre hinweg — in unseren Entscheidungen deutlich vom allgemeinen Trend und von den Empfehlungen von offizieller Seite abgewichen.

Solche Entscheidungen bezogen sich z. B. darauf, die beiden im wesentlichen das Unternehmen tragenden Säulen, Pkw und Nutzfahrzeuge, nach ihren spezifischen Gesetzmäßigkeiten auszubauen. Auch dadurch ist Daimler-Benz — wie kein anderes deutsches Unternehmen dieser Branche — mit seinem diversifizierten Angebot zu einem echten Universalunternehmen der Automobilindustrie geworden.

Entsprechend den Besonderheiten beider Produkte gelten für jeden Bereich eigene Konzeptionen, z. B. hinsichtlich der Struktur und der notwendigen Größenordnungen von Betrieb und Produktion:

Beim *Personenwagen* haben wir uns in unserer Planung an den spezifischen Anforderungen eines hochwertigen Produkts mit individuellem Zuschnitt orientiert. Entsprechend dem besonderen Charakter der Mercedes-Pkw — von dem wirtschaftlichen Vierzylinder bis zum Spitzenprodukt 450 SEL 6.9 — ergibt sich in den jeweiligen Klassen ein für diese Personenwagen abgrenzbares Marktvolumen. In diesem Rahmen haben wir — entsprechend unserer Einschätzung des langfristigen Bedarfs — das Fertigungsvolumen unserer Pkw stetig ausgeweitet; und zwar im Vergleich von 1965 bis zum letzten Jahr normaler Absatzbedingungen, 1973, um 90% oder um fast das Dreifache der Steigerungsrate der gesamten deutschen Pkw-Produktion in dieser Zeit.

Eine ganz andere Konzeption war bei *Nutzfahrzeugen* erforderlich, als einem vorrangig auf Wirtschaftlichkeit abgestellten Großserienprodukt, das wir aber auf einen gleichermaßen hohen techni-

schen und qualitativen Rang gebracht haben.

Hier galt es, etwa im zurückliegenden Jahrzehnt, eine für die internationale Wettbewerbsfähigkeit entscheidende Umstellung mehrerer bis dahin nebeneinander arbeitender mittelgroßer Werke auf eine einheitliche, hochmechanisierte und moderne Großserie zu verwirklichen.

So sind wir für Pkw und Nutzfahrzeuge zwar in der Unternehmensphilosophie unterschiedliche Wege gegangen, ohne dabei aber deren Gleichwertigkeit in der gemeinsamen Funktion zu verkennen, nämlich die Gesamtheit des Unternehmens zu tragen. Der Zusammenhang beider Säulen ergibt auch für die spezifische Größenordnung unserer Pkw-Produktion, z. B. beim Einkaufs- und Verkaufsvolumen, Vorteile, wie sie sonst nur Herstellern von Massenprodukten zugutekommen. Konjunktur und Markt mögen zeitweilig die Gewichte beider Bereiche verlagern. Wir sehen aber in deren langfristiger Ausgewogenheit ein wichtiges Element der Stabilität für dieses Unternehmen.

Unsere Unternehmenskonzeption beinhaltet ebenso das Prinzip, eine Ausweitung der Produktion nur vorzunehmen, wenn gleichzeitig und parallel auch der Vertriebsbereich ausgebaut und gesichert werden kann. Dazu gehört eine breite Basis der Vertriebsorganisation unter Vermeidung einseitiger Schwerpunkte.

Nach diesem Grundsatz hatten wir in der Vergangenheit im Vertrieb mit dem *Ziel der Präsenz auf vielen Märkten* langfristig die Voraussetzungen für einen gesicherten Absatz und die Möglichkeit des Ausgleichs innerhalb der Vielfalt der Märkte geschaffen.

Flexibilität planvoll geschaffen

Wir haben Flexibilität planvoll geschaffen:

- durch Typenvielfalt im Programm,
- durch das Baukastenprinzip in der Konstruktion,
- durch den Produktionsverbund von Werken,
- aber auch durch rechtzeitige Vorsorge in der Finanzierung.

Das kam Daimler-Benz gerade im schwierigen Jahr 1974 zugute.

Zu der in dieser Zeit so häufig gestellten Frage, wann nun der Aufschwung kommt, möchte ich sagen, daß letztlich entscheidend für die Wiedergewinnung besserer Voraussetzungen für Beschäftigung und Investition nicht kurzfristige Konjunkturmaßnahmen sind, sondern die *Wiederherstellung von Vertrauen* in eine allgemein und wirtschaftlich sichere Zukunft.

Als Beitrag unseres Hauses auf diesem Wege haben wir uns in unserer Investitionspolitik von dem Grundsatz der Kontinuität leiten lassen und werden dies auch weiterhin tun. Entsprechend unseren langfristigen Plänen werden wir 1975 im Gesamtunternehmen rd. 1 Mrd. DM (1974: 800 Mio. DM) investieren. Davon entfallen 800 Mio. DM auf das Inland und 200 Mio. DM auf das Ausland mit dem Schwerpunkt in Brasilien.

Jüngstes Spitzenprodukt im Pkw-Programm: der Mercedes 450 SEL 6.9

Auch 1975 weiter aufwärts

Im ersten Halbjahr 1975 hat die Mercedes-Pkw-Produktion mit rd. 172 000 Personenwagen das hohe Niveau des Vorjahres sogar noch leicht überschritten. Die *Nutzfahrzeugproduktion* bei Daimler-Benz stieg weltweit um 10,9% auf mehr als 113 000 Lkw, Omnibusse und Unimog. Der *Umsatz* im Gesamtunternehmen erhöhte sich um 19% auf 9,8 Mrd. DM. Für das Gesamtjahr 1975 rechnen wir mit einem Umsatz von etwa 19 Mrd. DM und wiederum mit einem befriedigenden *Ergebnis* in der Größenordnung des Vorjahres — eher etwas darüber.

Bei Personenwagen und Nutzfahrzeugen können wir *von erfreulich hohen Auftragseingängen,* auch bedingt durch die Investitionszulage, *berichten.* Die Pkw-Auftragseingänge aus dem Inland liegen im 1. Halbjahr 1975 beträchtlich über denen der entsprechenden Zeiträume 1974 wie auch 1973, und zwar über die gesamte Breite des Programms, einschließlich der erfolgreichen S-Klasse.

Allgemein gibt es zur Zeit im Inland eine gewisse Belebung, die im Einzelfall oft um so lautstärker begrüßt wird, je stärker der Rückschlag vorher war. Solange aber der Pkw-Export durch schwache Auslandskonjunktur und Währungsbelastungen mit großen Unsicherheiten behaftet ist, ist die Automobilkonjunktur insgesamt nicht über dem Berg.

Wir sind überzeugt, daß diese Industrie langfristig durchaus *Chancen eines Wachstums* hat, das an ein „Normalvolumen" und nicht unmittelbar an die Spitzenausschläge der Jahre 1971 oder 1973 anschließen dürfte. In der Energiekrise und danach wurde die Unentbehrlichkeit des Autos deutlich und seine Wertschätzung geradezu wiederentdeckt. Der Wachstumstrend wird aber in Zukunft flacher verlaufen und von zyklischen Ausschlägen überlagert sein.

Für Daimler-Benz ist ein klarer Weg vorgezeichnet! Wir haben unser klares Konzept zur Bewältigung der uns in Zukunft gestellten Aufgaben.

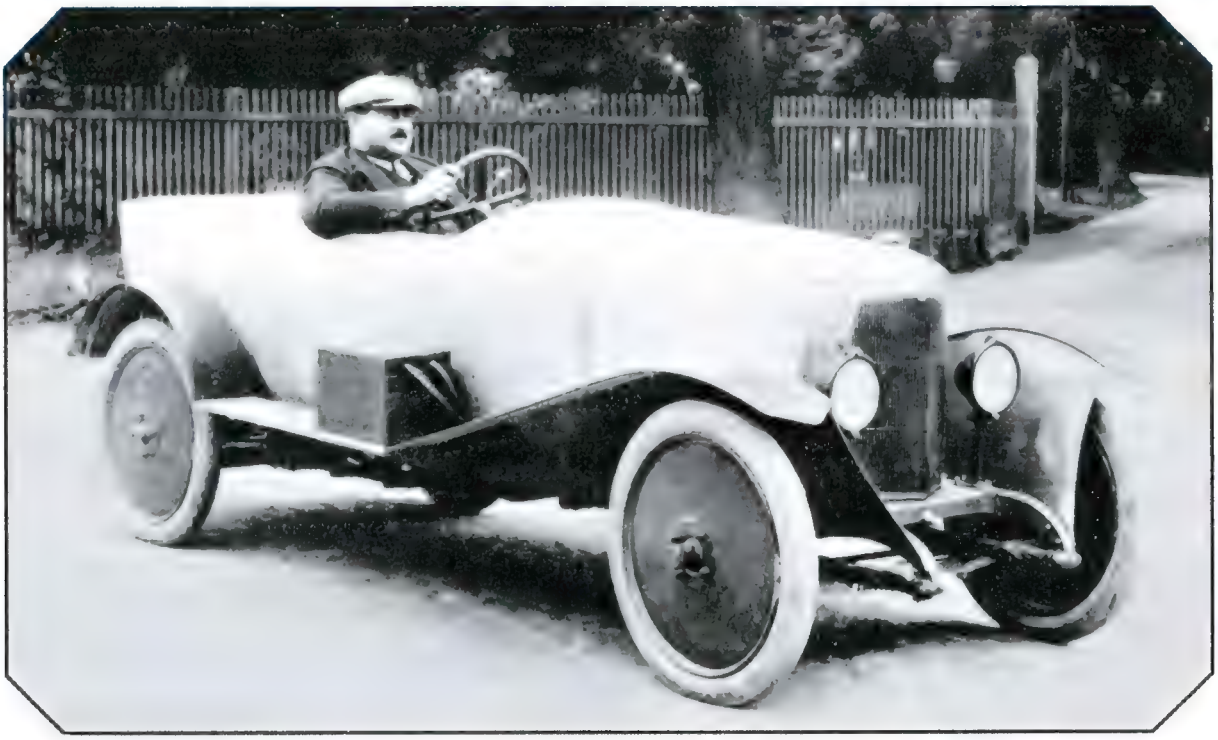
Die Tatsache, daß *unsere Linie und das Mercedes-Styling Maßstab und Vorbild* für andere wurden, ist Zeichen unseres Vorsprungs auf dem richtigen Weg. Im schärfer werdenden Wettbewerb gilt es, diese Position durch Innovation und Engagement zu verteidigen.

Für Daimler-Benz habe ich vor einem Jahr an dieser Stelle gesagt: „Auch vor unserem Unternehmen liegt eine schwierige Wegstrecke." Aber ich glaube, auch heute das Fazit ziehen zu können: Wir meinen, gut gerüstet zu sein mit unserem Mercedes-Programm, mit unseren technologischen Fähigkeiten und mit dem Können und dem Fleiß unserer Mitarbeiter. Daraus schöpfen wir Zuversicht und Optimismus.

Hauptversammlung am 18. Juli 1975

Graf Sascha und sein Auto

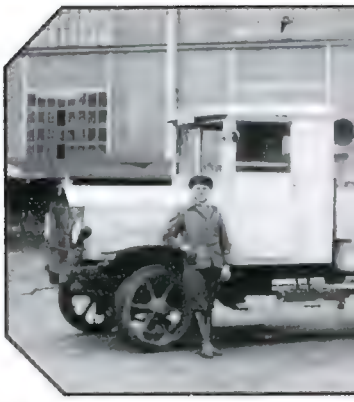
Als die Räder laufen lernten (Folge 1).



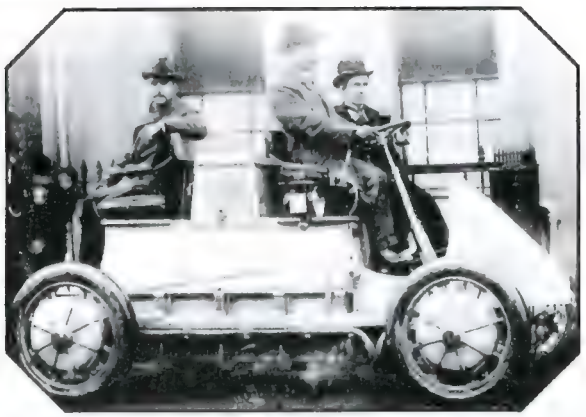
Im Jahre 1921 war das erste Volksmobil geboren. Finanziert hatte das Projekt, einen Austro-Daimler, ein gewisser Graf Sascha Kolowrat, der sich hier stolz am Steuer präsentiert. Dafür erhielt das skurrile Gefährt auch seinen Namen und lief fortan als „Typ Sascha". Konstrukteur des kleinen und billigen Volkswagens für jedermann: Ferdinand Porsche.

Der erste Chevrolet rollte 1912 über Amerikas Straßen. Die junge Firma baute in diesem Jahr 2999 dieser mit ledernen Polstersesseln ausgestatteten Autos.

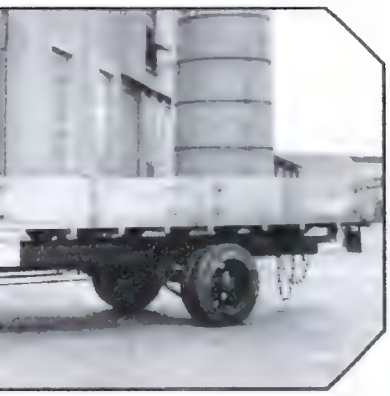
Die ersten Diesel-Lastesel von Mercedes-Benz, vollgummibereift und mit Kettenantrieb, waren schon bald nach ihrem Debüt 1923 für ihre Robustheit berühmt.



Vier elektrische Radnabenmotore trieben den Lohner-Porsche von 1900 an. Am Steuer der Besitzer, der englische Esquire E. W. Hart, neben ihm Ferdinand Porsche.



Opel baute 1903 Motorräder mit Keilriemenantrieb. Das Zweirad, mit Karbidlampe und Ballhupe ausgestattet, brachte es auf 3,75 PS.



So sahen die ersten Shell-Tankstellen in den zwanziger Jahren aus. Verkauft wurde außer Benzin auch Karbid und, da es eine Kurzwarenhandlung war, auch Persil und Nähgarn.

Quertreiber

Neue Simca-Modelle mit Frontantrieb und Quermotor.

Wachablösung bei Chrysler/Simca: Eine neue Modellreihe tritt an die Stelle der betagten Typen 1301 und 1501. In der Konzeption unterscheiden sich die Neuen grundsätzlich von ihren konventionell gebauten Vorgängern. Die auf die Bezeichnung 1307 bzw. 1308 hörenden Simca-Typen verfügen über quer eingebaute Motoren und Frontantrieb, ihre Schrägheckkarosserien, die ausschließlich mit vier Türen gebaut werden, offerieren eine große Heckklappe und umklappbare Rücksitze, wodurch sich das Volumen des Gepäckraums von normalerweise 306 auf 1255 Liter (Werksangaben) vergrößern läßt.

Die neue Simca-Generation: Simca 1308 GT (vorn), Simca 1308 S (rechts) und Simca 1307 GLS (hinten).

Drei Versionen des mit 4,25 m Länge geringfügig länger als ein Opel Kadett geratenen Simca werden zur Wahl stehen: Einmal der 1307 GLS, dessen 1294 ccm großer Vierzylinder bei 5000 U/min 55 PS leistet und sich dank relativ niedriger Verdichtung von 8,2:1 mit Normalbenzin begnügt, zum anderen die Ausführungen 1308 S und 1308 GT, die beide mit einem 1442 ccm-Motor ausgerüstet sind. Im 1308 S leistet dieses mit einem Weber-Doppelvergaser bestückte Triebwerk 75 PS bei 5400 U/min, im 1308 GT fallen bei 5600 U/min 85 PS an. Beide Versionen benötigen Superbenzin. Die Höchstgeschwindigkeit (nach Werksangabe): 1307 GLS 140 km/h; 1308 S 154 km/h; 1308 GT 165 km/h.

Bemerkenswert reichhaltig ist die Ausstattung der beiden 1308-Modelle, denn Drehzahlmesser, Automatikgurte und H4-Scheinwerfer sind im Grundpreis enthalten, beim GT kommen noch Verbundglaswindschutzscheibe, Scheinwerferwaschanlage, getönte Scheiben, Radio mit zwei Lautsprechern sowie elektrische Fensterheber vorn hinzu. Beim 1307 muß man auf die meisten dieser Details verzichten – immerhin sind aber Automatikgurte und heizbare Heckscheibe serienmäßig.

Die Vorderachse des neuen Simca, der ab Oktober in der Bundesrepublik verkauft werden soll, entspricht mit Querlenkern und längsliegenden Torsionsstabfedern grundsätzlich derjenigen der 1100-Modelle, doch wurde statt des positiven Lenkrollradius ein solcher mit Kennwert Null gewählt. Die Hinterachse setzt sich aus Längslenkern und Schraubenfedern zusammen. *G. L.*

Der Müllmann glaubt's noch immer

Ein Frankfurter Jeep-Händler fährt mit einem Schützenpanzer auf der Straße.

Wenn es in der Frankfurter Innenstadt ohrenbetäubend rasselt, wenn Passanten kopfschüttelnd stehenbleiben und Autofahrer verblüfft am Bordstein anhalten, ist Herbert Mittländer unterwegs – mit seinem Schützenpanzer Marke Hotchkiss, zugelassen für den öffentlichen Straßenverkehr unter dem polizeilichen Kennzeichen F - V 58.

Das fast sechs Tonnen schwere Gefährt hatte Mittländer 1972 zusammen mit drei weiteren Exemplaren von der Frankfurter Vebeg erworben, der bundeseigenen Verwertungsstelle für alle Güter, die von Behörden ausgesondert werden. Deren Palette reicht vom dienstunfähigen Schreibtisch Bonner Ministerialbeamter bis zum betagten Jeep aus Bundeswehrbeständen.

Mit Jeeps, vom Munga für 3000 Mark bis zum Willys Overland für bis zu 12 000 Mark, handeln denn auch Mittländer, 34, und sein Kompagnon Roland Lerch, 32, aus Profession seit 1971. Damals betrieben der ehemalige Heizungsmonteur und der gelernte Rundfunktechniker einen Autohandel, bei dem vorwiegend gebrauchte Mercedes umgeschlagen wurden.

Als das Gespann einen Urlaub im Libanon plante, war es sich vorher einig, daß dieser kaum mit einem herkömmlichen Personenwagen zu absolvieren sei. Mittländer: „Zum Libanon passte halt nur ein Jeep." Also boten sie bei einer Ausschreibung der Vebeg gleich auf drei Mungas, um – so ihre Absicht – mit Sicherheit einen zu ergattern.

Ergebnis: Zum Stückpreis von rund 700 Mark wurden ihnen die drei Jeeps zugeschlagen. Zweite Konsequenz: Das Duo ließ den Urlaub platzen, reparierte statt dessen die arg lädierten Militärautos und verkaufte sie an bereits begierig wartende Kunden, die sich die motorisierten Mulis als Freizeitspaß zulegen wollten.

Von da an ging's bergauf. Immer mehr Männer verlangten nach den robusten Autos; das Geschäft florierte schließlich derart, daß Mittländer und Lerch sich ausschließlich mit Reparatur und Verkauf gebrauchter Jeeps befaßten. Wenig später gründeten sie mit Gesinnungsfreunden den bislang einzigen deutschen Jeep-Club, dem mittlerweile Ärzte und Handwerker, Studenten und sogar Hausfrauen angehören.

Herbert Mittländer indessen dürstete es nach Höherem. Als er in einem Ausschreibungsblatt der Vebeg „vier entmilitarisierte Schützenpanzer, Baujahr 1958" entdeckte, die ehemals als Fahrschulpanzer oder Mörsertransporter für rund 130 000 Mark pro Stück an die Bundeswehr geliefert worden waren, griff er zu und erstand die Raupengefährte für 10 000 Mark, um damit nach Herzenslust – so seine Absicht – durchs Gelände zu kariolen.

Nach einjähriger Bastelei und knapp 6000 Mark Materialaufwand für defekte Teile war es soweit: Panzerfahrer Mittländer rasselte mit einem Exemplar zum Frankfurter TÜV und zur Zulassungsstelle, stellte das merkwürdige Mobil den Beamten vor, erhielt außer deren Segen auch Kraftfahrzeugschein und -brief und besuchte fortan seine Sachsenhausener Stammkneipe zur Gaudi aller Autofahrer per Panzer.

Freilich währte der Spaß an dem eisernen Ungetüm, dessen Sechszylindermotor 165 Pferdestärken mit bis zu 40 Litern Normalsprit pro Stunde tränkt und das mittels zweier Hebel in Zentimetermanier gebremst und zugleich gelenkt wird, nicht lange. Bald meldete sich die Polizeiverwaltung und teilte dem verdutzten Mittländer schriftlich

Für Passanten und Autofahrer eine Gaudi: Herbert Mittländer in seinem Schützenpanzer

Mittels zweier Hebel kann das eiserne Ungetüm in Zentimetermanier gelenkt werden; der Fahrersitz läßt sich hydraulisch heben oder senken.

Fotos: Thoma

mit, der TÜV habe den Panzer irrtümlich als Sonderfahrzeug klassifiziert und dabei „übersehen, daß Schützenpanzer nur als Polizeifahrzeuge zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen werden dürfen." Daher sei der Panzer „umgehend stillzulegen".

Tatsächlich hatten die TÜV-Beamten eine ausschließlich für Polizeifahrzeuge bestimmte Schlüsselnummer in die Panzerpapiere eingetragen – ein formeller Fehler, wie Mittländers Rechtsanwalt in seinem Widerspruch gegen den Stillegungsbescheid formulierte.

Seither weigern sich Polizeiverwaltung wie Technischer Überwachungsverein, den falschen Eintrag zu korrigieren — beide erklären sich als nicht zuständig. Günther Görlich von der Zulassungsstelle: „Nur der TÜV kann die Schlüsselnummer ändern." Helmut Gottwald, beim TÜV zuständig für Sonderfahrzeuge: „Lediglich das Kraftfahrzeugbundesamt ist in der Lage, eine neue Schlüsselnummer zuzuteilen."

In seinem Stillegungsbescheid verwies Görlich zugleich auf einen Brief des Bundesamtes für gewerbliche Wirtschaft – zuständig für die Überwachung aller militärischen Güter nach dem Kriegswaffengesetz –, demzufolge „der Fahrzeugtyp nicht zuläßt, als Sonderfahrzeug bezeichnet zu werden". Freilich hatte Regierungsamtmann Rudolf Kampa vom Bundesamt in dem zitierten Schreiben lediglich bestätigt, daß der Panzer demilitarisiert sei und beispielsweise als Schleppfahrzeug verwendet werden könne.

Auf seiner vorerst letzten Fahrt im Panzer wurde Herbert Mittländer – der nie als Soldat bei der Bundeswehr zu dienen brauchte – von einem Müllmann angehalten, der sich inständig für den Hotchkiss interessierte und den bärtigen Chauffeur beiläufig fragte: „Sagen Sie mal – wieso können Sie den denn mitnehmen?" Mittländer gab ebenso beiläufig zurück: „Na ja, bei der Bundeswehr kriegt man einmal in der Woche einen mit."

Der Müllmann glaubt's noch immer. *hs*

Fahrbericht Pacer

Heft 14, Seite 46.

Es ist unfair, wenn Sie behaupten, wir Amerikaner können keine Kleinwagen bauen. Wir bauen nämlich zwei

Amerikanismus: Kleinwagen Pacer

andere Kleinwagen: den Vega von Chevrolet und den Ford Pinto. Ihre Behauptung kann ich also nur als Anti-Amerikanismus bezeichnen.

Stuart Massion, München

Vier Muskeltiere

Sportwagen-Vergleichstest: Alfa Romeo Montreal, BMW 3.0 CSI, Mercedes 280 SLC, Porsche 911 S.

Sieht man einmal von der von hervorragender Subjektivität zeugenden Beurteilung der Karosserieformen ab, muß doch grundsätzlich festgestellt werden, daß alle vier Coupés jeweils verschiedene Zielgruppen ansprechen.

Wer sich für einen BMW entscheidet, sieht mit den ihm eigenen guten Gründen von einem Mercedes ab und umgekehrt. Auch wäre ein Mercedes-Fahrer nie ein Alfa Romeo-Kunde und umgekehrt. Resultierend daraus halte ich es für verantwortungslos, den BMW (eben einen bestimmten Typ) in dieser Klasse als den besten zu bezeichnen.

Burkhard Tewes, Bremen

Vielen Dank für diesen selten objektiven Test! Zum erstenmal ließen Ihre Tester ihre Alfa-Freundlichkeit dort, wo sie hingehört, nämlich in der Privatsphäre! Endlich kam dieser Wagen, der auch eine Uralt-Klamotte ist, auf den letzten Platz.

M. Lumperda, Steinbach

Grüße aus Zuffenhausen

Porsche-Jubiläum: auto motor und sport fuhr markante Porsche-Konstruktionen der Vergangenheit.
Heft 14, Seite 58.

In Ihren ansonsten sehr guten Fahrberichten ist Ihnen ein kleiner Irrtum unterlaufen. Mit Grüßen aus Weissach möchte ich diesen richtigstellen.

Die von mir erreichte neue Rekordmarke für GT-Fahrzeuge lag erstmals unter der Zehn- und nicht Elfminuten-Grenze. Gefahren beim Training zum GT-Rennen anläßlich des Großen Preises von Deutschland 1963 auf dem Nürburgring.
Der Ordnung halber muß noch gesagt werden, daß es sich bei dem von mir gefahrenen Fahrzeug um den sogenannten „Dreikantschaber" handelte, eine Abart des Abarth-Carrera.

Herbert Linge, Weissach

Schöne Erinnerung: Speedster

Leider habe ich einen besonderen Gruß an einen Porsche vermißt, der heute noch hohes Ansehen und einen noch höheren Gegenwert als viele Alt-Porsche besitzt. Er war einst einer der billigsten Porsche und einer der schönsten, die je gebaut wurden. Ich meine den „Speedster". Jeden Sommer fahre ich meinen 1957er ein paar Kilometer und erfreue mich an diesem unkomplizierten und herrlichen Auto.

Heinz G. Fillibeck, Neustadt

Geständnis eines Kommissars

Heft 10, Editorial.

Wenn Sie in Ihrem Artikel schreiben, daß die permanenten Strafzettel-Wettbewerbe unter dem Niveau unserer Polizei sind, so ist das auch nach meiner Auffassung in der Tat richtig. Allerdings bin ich im Gegensatz zu Ihnen durchaus der Meinung, daß Deutschlands Hauptwachtmeister es sehr wohl nötig haben, ihr Können in Strichlisten bestätigt zu erhalten.
Ich verkehre des öfteren privat in Polizeikreisen und habe im Laufe der Zeit den Eindruck gewonnen, daß in erster Linie Polizist wird, wer aufgrund einer frustrierenden Erziehung im Kindesalter das Bedürfnis verspürt, sich nunmehr seiner autoritären Bedürfnisse zu entledigen. Solange Leute als Schupos auf die Straße geschickt werden, die sich häufig charakterlich nicht ausrei-

auto motor sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Uwe Brodbeck
(Verkehr)

Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)

Karl Mauer
(Ltg. Sport)

Michael Mehlin
(verantwortlich für Testwagen)

Hannes Scholten
(Reporter)

Werner Schruf
(Technik, Zubehör)

Eberhard Streib
(Testabteilung)

Ute Teichmann
(Testabteilung)

Klaus Wießmann
(Magazin)

Grafik:
Martin Ebergenyi,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera

Ständige Mitarbeiter:
Clauspeter Becker
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten:
Gordon Wilkins, London;
Jean Bernardet, Paris;
Bernard Cahier,
Evian-les-Bains;
Giovanni Conte Lurani,
Mailand; Gianni Rogliatti,
Turin; Karl Ludvigsen,
New York; Marc Madow,
Los Angeles.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42 –1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw. Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 14,40 (einschl. 5,5 % MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto: Stuttgart 161 37.
Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 28. – Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibus-katalog", „mot auto-journal", „auto-Katalog", „sport auto". Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Das Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

ivw

Beilagenhinweis: Eine Teilauflage der vorliegenden Ausgabe enthält einen Prospekt des Instituts Mössinger, CH-8045 Zürich, Räffelstr. 11.

Es gibt nur ein Beck's. Das blonde, würzige, spritzige in der grünen Flasche.

Und weil's auf Reisen praktisch ist in der rot-weißen Dose.

Beck's ist Beck's.
Auch in der Dose.

Leserbriefe

chend qualifiziert haben, solange darf man sich nicht wundern, daß das gehässige Wort vom „Bullen" bleibt, der so ziemlich von jedem Terroristen im Ernstfall eingemacht wird und sich nun an harmlosen Autofahrern schadlos halten muß, um nicht seine Beförderung zu verpassen.

Lothar Grüning, Langenhagen

Gehört dem Diesel die Zukunft?

Neuer Trend im Motorenbau. Heft 11, Seite 50.

Wie Sie klar und freimütig bemerken, hat der Diesel gegenüber dem Ottomotor nur den einzigen Vorteil, daß er im unteren Lastbereich um 10 bis 14 Prozent

Sparsam bei Teillast: Dieselmotor

sparsamer im Brennstoffverbrauch ist. Auf Autobahnen mit dem Diesel Höchstgeschwindigkeiten zu fahren, ist teurer als mit einem Benziner, trotz des etwas niedrigeren Dieselölpreises. Die Langlebigkeit der Pkw-Diesel gehört der Vergangenheit an, als man mit den Dieselfahrzeugen nur sehr mäßige Geschwindigkeiten fahren konnte.

Kurt Wittstock, Berlin

Test Toyota 1000

Heft 11, Seite 76.

Wer den Test des Toyota 1000 liest, muß befürchten, daß er sich mit diesem Fahrzeug bereits auf kurzen Strecken Bandscheibenschäden holt, was allerdings nicht den Tatsachen entspricht. Ein Auto für ca. 7500 Mark ist mit dieser Ausstattung, diesem Fahrverhalten und Komfort akzeptabel ausgestattet.

Dagegen bietet beispielsweise der Polo ein einigermaßen gutes Fahrwerk, dafür ist er ansonsten jedoch primitiv ausgestattet, kurz: weniger Auto für das gleiche Geld. Ich glaube, für den Alltagsverkehr braucht man kein Fahrzeug mit einem Fahrwerk wie ein Rennwagen, das zudem unnötig teuer ist, sondern ein solides, gut ausgestattetes Auto mit entsprechendem Fahrverhalten und Komfort. Aus dieser Sicht gesehen steht der Toyota 1000 weit über dem Polo.

Michael Steiner, Bretten-Ruit

Sie schreiben: „... daß der Toyota ein Großserienauto einfachster Machart ist." Sicher ist es ein Großserienauto; stellen VW, Audi usw. andere Autos her?

Nach meinen schlechten Erfahrungen mit deutschen Autos (zwei Audis, ein VW) entschloß ich mich für den Japaner. Nach 31 000 km Fahrleistung sind keine Beanstandungen zu melden. Dank der vernünftigen Konstruktion war es mir möglich, kleine Kundendienste selbst durchzuführen.

Ottmar Schaar, N.

Einfache Machart: Toyota 1000

BRITISH LEYLAND

Händler- und Service-Organisation in der BRD

AACHEN, Autohaus Dreis, Tel. 02 41/7 30 93 · Eitenauer + Lennotte, Tel. 02 41/16 83 75
AHLEN, Hubert Hertinga, Tel. 0 23 82/37 21
ALLAGEN-Möhne, Auto-Jahle, Tel. 0 29 25/23 07
ALSDORF, Hubert Nüsser jun., Tel. 0 24 04/12 55
ALTENA/Westfalen, Klaus Lienkämper & Co. oHG, Tel. 0 23 52/5 04 30
ALTENBRUCH/Cuxhaven, Günter Schreiber, Tel. 0 47 22/5 26
ALTENKIRCHEN/Westerwald, Jürgen Idelberger, Tel. 0 26 81/20 59
ALTENSTADT Reinhold Schramm, Tel. 0 60 47/20 60
ALZENAU, Autohaus Amberg, Tel. 0 60 23/4 49
AMBERG, Ratike & Hofmann, Tel. 0 96 21/6 17 58
ASCHAFFENBURG, Autohaus Amberg, Tel. 0 60 21/2 14 18/19
AUGSBURG, Peter Schrybal, Tel. 08 21/55 51 60 · R. Stolber Automobile, Tel. 08 21/3 06 78
BADEN-BADEN, Hans-Peter Nagel, Tel. 0 72 21/2 26 72 · Autohaus Henrik Schwoerer, Tel. 0 72 21/8 13 40
BAD HERSFELD, Auto-Center Eckhard Kirschstein, Tel. 0 66 21/7 22 69
BAD HOMBURG v. d. H., Hans Klein + Sohn, Tel. 0 61 72/4 23 69 · Auto-Recht KG, Tel. 0 61 72/3 15 55
BAD HONNEF, Peter Rauffal, Tel. 0 22 24/24 06
BAD KISSINGEN, Karl-Heinz Fursch, Tel. 08 71/8 14 13
BAD KREUZNACH, Autohaus Jung, Tel. 06 71/6 33 17 · Paul Weber - Kraftfahrzeuge, Tel. 06 71/3 33 23
BAD MERGENTHEIM, Bruno Ruckert, Tel. 0 79 31/2674
BAD NAUHEIM, Karl Hermann Scheerer, Tel. 0 60 32/8 17 47
BAD OLDESLOE, Hans-Dieter Feyerabend, Tel. 0 45 31/1 33 19
BAD VILBEL, Michael Krage GmbH, Tel. 0 61 93/76 65
BAD ZWISCHENAHN, Dierk Mengers, Tel. 0 44 03/33 76
BALINGEN, Anton Godinez, Tel. 0 74 33/86 26
BAMBERG, Auto-Center, Tel. 09 51/3 37 59
BARDOWICK, Richard Rech, Tel. 0 41 31/12 11 26
BARNHAUSEN bei Minden, Walter Böhne, Tel. 05 71/5 31 91
BAUMHOLDER, Autoreparatur- und Handels-GmbH, Tel. 0 67 83/43 66
BAUSCHLOTT b. Pforzheim, Autosalon Roger Schweikert, Tel. 0 72 37/2 78
BAYREUTH, Rudolf Keil, Tel. 09 21/2 26 22
BECKUM, Hubert Plannkuche, Tel. 0 25 21/33 01
BERGISCH-GLADBACH, Kirch & Nicolin, Tel. 0 22 02/5 18 44
BERLIN, Wolfgang Hinz, Tel. 030/7 84 30 51 · Gerlinde Jahn, Tel. 030/4 32 71 04 · Jürgen Reuter KG, British Cars, Tel. 030/6 85 35 45 · H. Richtzenhain, Tel. 030/3 12 43 91 · Herbert Schultze Automobile oHG, Tel. 030/8 66 90 35 · Franz Wacha, Tel. 030/4 93 89 67
BETZWEILER-WALDE, Wilhelm Link, Tel. 0 74 56/2 58
BIELEFELD, AHG-Autohandelsgesellschaft mbH & Co KG, Tel. 05 21/3 50 84
BIELEFELD-HACKWEDE, Heinrich Jugeliges, Tel. 05 21/4 09 84
BITBURG/Eifel, Carl Metzger KG, Tel. 0 65 61/34 62
BOCHOLT, Friedrich Schreiber, Tel. 0 28 71/4 24 11
BOCHUM, J. Sauerland & Sohn KG, Tel. 0 23 21/30 15 43
BÖBLINGEN, Autohaus Wallat KG, Tel. 0 70 31/2 16 54
BONN, H. Kreider GmbH & Co. KG, Tel. 0 22 21/46 27 64 · Auto-Kumpel, Tel. 0 22 21/23 20 61
BOTTROP, Wolfgang Heilmann, Tel. 0 21 42/2 78 29
BOXBERG, Hans S. Keil, Tel. 0 26 82/4 15
BRANDLECHT, Hans Gerd Paartmann, Tel. 0 50 21/48 39
BRAUNSCHWEIG, Michael Gottschalling + Sohn KG, Tel. 05 31/7 45 46
BREITENFELDE b. Mölln, Wolfgang Otsowski, Tel. 0 45 42/32 63
BREMEN, Auto Heins KG, Tel. 04 21/44 50 16-17 · J. Herm. Peborn, Tel. 04 21/50 21 77 · H. W. Reichenbach, Tel. 04 21/44 65 11 · Autohaus Weiss OHG, Tel. 04 21/36 38 45
BREMERHAVEN, Horst Baecker Automobile, Tel. 04 71/5 30 81
BRENSBACH/Odenwald, Erhardt Dörr, Tel. 0 61 61/4 60
BRUCHSAL, Willy Hetzel, Tel. 0 72 51/22 83
BÜNDE, Helmut Samson, Tel. 0 52 23/57 55
CASTROP-RAUXEL, Auto-Muhlenbrock, Tel. 0 23 05/1 26 31
CELLE, Wolfram Friedrich, Tel. 0 51 41/2 54 25
DARMSTADT, Hans Brylak, Tel. 0 61 51/8 16 66 · Rudolf Mörbel, Tel. 0 61 51/7 92 50
DAUCHINGEN/Kr. Schwenningen, Waldemar Birkholz, Tel. 0 77 20/45 83
DECHING Post Rönnbach, Karl Bachl, Tel. 0 85 62/4 14
DEGGENDORF, Adolf Mutzl, Tel. 09 91/43 35
DELMENHORST, Fritz Schröder, Tel. 0 42 21/7 08 42
DETMOLD, Fritz Siegmeyer, Tel. 0 52 31/2 47 42
DETTINGEN-TECK, Auto-Hepe GmbH, Tel. 07021/59481
DIETZENBACH, Autohaus Peters, Tel. 0 60 74/2 35 67
DINGOLFING, Gerhard Simper, Tel. 0 87 31/26 06
DONAUESCHINGEN, Peter Greuner, Tel. 07 71/47 30
DONAUWÖRTH, Helmut Jeß, Tel. 09 06/89 10
DORNAGEN, Egon Hunigeburth, Tel. 0 21 06/4 71 71
DORTMUND, Auto Bitter, Tel. 02 31/81 16 32 · Autohaus Buschmann GmbH + Co KG, Tel. 02 31/52 22 43 · SBS Dortmund GmbH, Tel. 02 31/89 30 71
DUDENHOFEN, Ing. Ludwig Resch, Tel. 0 61 06/20 58
DÜREN, Autohaus Carl Küppers, Tel. 0 24 21/7 46 87
DÜSSELDORF, Auto-Supermarket GmbH, Tel. 02 11/34 30 34 · A. Brüggemann + Co. GmbH, Tel. 02 11/7 81 81 · Birkelbach & Unkrüer, Tel. 02 11/67 10 95 · Walter Schmitz, Tel. 02 11/37 38 60 · Union-Autoreparatur-Werkstatt, Werner Kuchar, Tel. 02 11/72 35 98
DUISBURG, Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG, Tel. 0 21 31/2 09 01
DUNNINGEN/Schwarzwald, Hermann Böök, Tel. 0 40 71/7 48
EBERSHAUSEN üb. Kremsbach, Hermann Lederer, Tel. 0 82 62/34 80
EBINGEN, Anton Godinez, Tel. 0 74 31/43 37
ECKERNFÖRDE, Neitzel KG, Tel. 0 43 51/36 46
EGGINGEN, British-Car-Center, E. Preiser, Tel. 07746/5385
EHINGEN/Donau, Wolfgang Staidle, Tel. 0 73 91/56 01
ELMSHORN, Erwin Schwarz, Tel. 0 41 21/2 26 62
ERLANGEN, Auto Lehner GmbH, Tel. 0 91 31/3 31 88
ESCHWEILER, Hubert Adenau, Tel. 0 24 03/41 62
ESSEN, H. Op gen Orth, Tel. 02 01/22 59 06
ETTLINGEN, Walz & Zimmermann KG, Tel. 0 72 43/66 62
EUSKIRCHEN-Stotzheim, Willi Born, Tel. 0 22 51/6 41 63
FEUCHTWANGEN, H.-H. Schmeißer, Tel. 0 98 52/23 46
FISCHEN/Ammersee, Auto Salger, Tel. 0 88 08/5 34
FLENSBURG, Auto Centrum H. + M. Petersen, Tel. 04 61/1 78 51
FRANKFURT/Main, Automobile Rigobert Schultz, Tel. 06 11/44 73 63 · E. H. Depireux, Tel. 06 11/23 58 64 · Autohaus Bernhard Kneitzel, Tel. 06 11/78 66 20
FRECHEN-BACHEM bei Köln, Manfred Hochkeppel, Tel. 0 22 34/5 27 01
FREHBURG, Autohaus Speck, Tel. 07 61/3 11 31
FREISING, Siegfried Sarvi, Tel. 0 81 61/54 77
FRIEDRICHSHAFEN, Ottmar Müller, Tel. 0 75 41/4 13 83
FRONHOFT/Krs. Schwäb. Hall, Autohaus Hilsenbeck KG, Tel. 0 79 73/2 43
FÜRTH, Autohaus Enser KG, Tel. 09 11/77 04 63
FULDA, Friedrich + Maier GmbH + Co KG, Tel. 06 61/80 36/7
GELDERN, Bertold Specker, Tel. 0 28 31/48 44
GELSENKIRCHEN-BUER, Autohaus Meilenbrock GmbH + Co Handels KG, Tel. 0 23 22/7 39 96
GELSENKIRCHEN-HORST, Günter Autlenberg, Tel. 0 23 22/5 48 01
GEVELSBERG/Krs. Schwäb. Hall, Franz Josef Becker, Tel. 0 29 04/26 31
GIENGEN-BURGBERG, Heinz Rudiger, Tel. 0 73 22/78 27
GIESSEN/Hessen, Karosserrebau Leun, Tel. 06 41/26 61
GÖPPINGEN, Auto-Seng, Tel. 0 71 65/4 35
GÖTTINGEN, Autohaus Rothe, Tel. 05 51/3 43 04
GOSLAR, E. Langanke, Tel. 0 53 21/2 03 33
GRONAU/W., Gerhard Kemper, Tel. 0 25 62/33 29
GROSS-GERAU, Manfred Montag Tel. 0 61 52/29 27
GRÜNSTADT, L. Wiegand, Tel. 0 63 59/32 06
GÜTERSLOH, Helmut Schuck, Tel. 0 52 41/5 17 09
GUXHAGEN/Kr. Melsungen, Christian Kuhlborn, Tel. 0 56 65/20 81
HAGE/Ostfriesland, Claas Ackermann, Tel. 0 49 31/72 37
HAGEN-HASPE, Herbert Schlasse, Tel. 0 23 31/4 57 40
HALTINGEN, Lothar Luhr, Tel. 0 76 21/6 21 95
HAMBURG, British Car Service GmbH, Tel. 040/38 18 33 · Gebr. Brugmann Tel. 040/47 75 39 · Alfred Dannmeyer, Tel. 040/6 72 45 69 · Gebel + Dethleis, Tel. 040/77 47 75 · L. Nemeth + Co Tel. 040/24 48 40 · Paul Nitzschke Tel. 040/7 12 84 59 · Wolfram Petrick, Tel. 040/43 26 69 · Dieter Rothe, Tel. 040/6 41 09 99 · Gerhard Siek & Co. Tel. 040/5 80 42 67 · Sport-Auto Denhaide, Tel. 040/29 78 43 · Hans H. Stahlberg, Tel. 040/27 11 21-25 · Zander + Hebenstreit GmbH + Co KG, Tel. 040/6 40 10 53-54
HAMELN, Friedrich Kruger GmbH, Tel. 0 51 51/1 28 21 · Otto Löhrke Inh. Bernd Löhrke, Tel. 0 51 51/2 10 99
HANAU, Milinski + Häring, Tel. 06181/13471
HANNOVER, Gross & Beese GmbH, Tel. 05 11/46 10 71 · Gerhard Koch, Tel. 05 11/69 11 50 · Fritz Morgenroth KG, Tel. 05 11/83 00 07 · Georg Röttger, Tel. 05 11/45 14 60
HEIDE, Auto Mende, Tel. 04 81/37 66
HEIDELBERG, A. Bruggemann + Co GmbH, Tel. 0 62 21/8 10 91-5 · Autohaus Reichle & Baur GmbH + Co KG Tel. 0 62 21/2 49 54-55
HEILBRONN/Neckar, Heilbronner Automobil-Verkaufs-Gesellschaft Georg Fend KG, Tel. 0 71 31/8 10 81-83 · Herbert Walz Tel. 0 71 31/4 11 95
HENFORD, Peter Wiegers GmbH + Co KG, Automobile, Tel. 0 52 21/44 37
HERNE/Westfalen, Rolka Automobile, Tel. 0 23 23/5 24 44
HERTEN, Josef Gövart, Tel. 0 23 66/3 57 25
HEUSWEILER, Josef Gregorius, Tel. 0 68 06/63 45
HILBRINGEN, Raimund Gaspers, Tel. 0 65 61/26 16
HILDEN, Peter Vetter, Tel. 0 21 03/5 23 94
HILDESHEIM, Touren- und Sportwagen Erdmann + Feiste OHG, Tel. 0 51 21/5 61 48
HÖXTER, Otto Löhrke, Tel. 0 52 71/23 53
HOF/Saale-Reichof, Erhardt Weidner, Tel. 0 92 81/6 62 67
HOFHEIM, E. Starck & Co., Tel. 0 61 92/7 01
HOHENSCHÄFTLARN, Martin Mühlbauer, Tel. 0 81 78/32 16
HOHENWESTEDT, Claus Glöy, Tel. 0 45 71/5 32
HOLZHAUSEN, Otto Bösser, Tel. 0 64 68/70 60
HUSUM, Horst Leve, Tel. 0 48 41/51 29
IBBENBÜREN, August Bühner, Tel. 0 54 51/47 66
INGOLSTADT, Herbert Porstendörfer, Tel. 08 41/8 16 29
ISERLOHN, Bremer & Co GmbH, Tel. 0 23 71/3 11 59 · Heinrich Burschik, Tel. 0 23 71/4 08 78
ITZEHOE, Hoppe + Dijkstra KG, Tel. 0 48 21/7 80 15
JECHTINGEN, Hans-Klaus Bohny, Tel. 0 76 62/61 33
JÜLICH, Kaspar Schusseler, Tel. 0 24 61/25 39
KAISERSLAUTERN, Josef Schicht GmbH + Co KG, Tel. 06 31/5 82 33
KAMP-LINTFORT, Friedr. John GmbH, Tel. 0 28 42/7555
KARLSFELD b. Dachau, Heinz Oesterholzer, Tel. 0 81 31/9 15 16
KARLSRUHE, Autohaus Jürgen Olm GmbH, Tel. 07 21/69 42 43
KASSEL, Fritz Lindemann, Tel. 05 61/5 40 46 · G. Reuting, Tel. 05 61/2 45 97
KASTER/Kr. Bergheim, Klaus Schnabel, Tel. 0 22 72/25 35
KAUFBEUREN, Griebl + Häntschel, Tel. 0 83 41/6 43 51
KEMPTEN, Lander & Ammann, Tel. 08 31/2 86 80
KIEL, Bocking & Cremer OHG, Tel. 0431/685500
KIRRLACH, Johann Gruber, Tel. 0 72 54/81 06
KLEINHEUBACH, Kittner & Dörr, Tel. 0 93 71/42 68
KLEVE-KELLEN, Hans Heimes, Tel. 0 28 21/92475
KOBLENZ, Auto-Handels-Gesellschaft, Tel. 0 21 61/34434
KÖLN, Autohaus F. J. Kempen, Tel. 02 21/37 49 81 · Auto Laukat KG, Tel. 02 21/80 00 96-98 · Hubert Liedtke, Tel. 02 21/31 36 72 · Klaus Wegen GmbH, Tel. 02 21/51 43 42
KÖNIGSBRONN, Helmut Weiler, Tel. 0 73 28/4 11
KONSTANZ, Luigi Vendrame, Tel. 0 75 31/7 90 86
KORBACH, Wilhelm Schulze, Tel. 0 56 31/32 32
KREFELD, Automarkt Zimpel Tel. 0 21 51/77 10 11/12/13 · Alfred Wellmann, Tel. 0 21 51/77 52 30
KULMBACH, Werner Schuberth, Tel. 0 92 21/56 60
LAHR-SULZ, Gunther Sexauer, Tel. 0 78 21/2 61 69
LANDSBERG, Gerhard Eckerleben, Tel. 0 81 72/25 56
LANDAU/Pfalz, Kurt Gelant, Tel. 0 63 41/41 76
LANGENBERG/Lech, Heinz Uwe Dehn, Tel. 0 81 91/15 31
LANDSHUT, Auto Czakert, Tel. 08 71/2 33 10
LANZENBERG, H. Daum, Tel. 0 21 27/33 96
LEER, Joh. Eidtmann, Tel. 04 91/34 20
LEONBERG-RAMTEL, Fahrzeughaus Schweizer, Tel. 0 71 52/4 25 49
LEUTKIRCH, Karl Bernhardt, Tel. 0 75 61/36 66
LICHTENFELS/Seubelsdorf, Curt Szymansky KG, Tel. 0 95 71/36 54
LIMBURG, Autohaus Unterfeld, Tel. 0 64 31/2 62 77
LINDAU/Bodensee, Helmut Schelle, Tel. 0 83 82/31 02
LINNICH, Walter Berger, Tel. 0 24 62/5 10
LIPPSTADT, Auto Jathe, Tel. 0 29 41/1 24 85
LÖRRACH, Werner Kiefer, Tel. 0 76 21/6 68 53
LOSHAUSEN, Helmut Dörrbecker, Tel. 06691/3675
LUDWIGSBURG, Autohaus Theodoridis, Tel. 07141/28103
LUDWIGSHAFEN, Hermann Unold, Tel. 06 21/56 40 88
LÜBECK, Walter Krauss, Tel. 04 51/80 18 91 · Zastrow & Woldt, Tel. 04 51/4 21 12
LÜDENSCHEID, Rainer Rahardt, Tel. 0 23 51/8 01 26
LÜNEBURG, Karl Rüdiger Michel, Tel. 0 41 31/4 62 69
MAINZ, Herbert Wein, Tel. 0 61 31/4 15 98
MAINZ-KASTEL, Fox-Motors GmbH, Tel. 06143/77 41-46
MANNHEIM, Autohaus Reichle & Baur GmbH & Co KG, Tel. 06 21/81 74 67
MARIENHEIDE/Kerlebach, Gaspers & Jäger, Tel. 0 22 61/6 55 62

BRITISH LEYLAND-IMPORTEUR:

und West-Berlin:

MARKTOBERDORF-RIEDER,
Paul Schmid, Tel. 0 83 42/28 37
MEMMINGEN,
Helmut Draxler, Tel. 0 83 31/47 17
MENDEN/Sauerland,
Friedheim Kleine, Tel. 0 23 73/6 09 29
MINDEN,
Porta Westfalica-Barkhausen,
Walter Böhne, Tel. 05 71/5 31 91
MITTENWALD,
Autohaus Biller, Tel. 0 88 23/4 97
MOERS,
Rolf D. Nicolai, Tel. 0 28 41/2 33 39
MÜNCHENGLADBACH,
Autopassage Josef Massler,
Tel. 0 21 61/2 21 16
Willi Kremer, Automobile,
Tel. 0 21 61/5 93 26
MONTABAUR,
Auto-Nick KG, Tel. 0 26 02/20 88
MÜLLHEIM,
M. Maier + M. Kucera, Tel. 0 76 31/34 88
MÜNCHEN,
Anglo-Automobil Werner Frühling,
Tel. 089/15 27 08
Auto Burghardt, Tel. 089/3 81 07-255
ASU Auto Service Union KG,
Tel. 089/38 10 71
MÜNCHEN,
Recknagel + Niedermeier OHG,
Tel. 089/26 19 51
Auto Wilhelm, Tel. 089/32 54 23
Heinz Woll, Tel. 089/26 54 88
MÜNSTER/W.,
Ing. W. Brandes, Tel. 02 51/5 63 61
MÜNSTER-OERREL,
Lothar Müller, Tel. 0 51 92/44 99
NENZINGEN,
Lutz Tellkamp, Tel. 0 77 71/20 05
NETTELSTEDT,
Reinhold Mauksch, Tel. 0 57 41/62 13
NETTETAL-KALDENKIRCHEN,
Auto-Reichert KG, Tel. 0 21 57/88 06
NEUBURG a. d. Donau,
Josef Berchtenbreiter, Tel. 0 84 31/22 66
NEUHAUSEN A. F.,
Auto-Holecek, Tel. 0 71 58/91 09
NEU-ISENBURG,
K. H. Schäfer, Tel. 0 61 02/3 84 19
NEUMÜNSTER,
Ernst Landschoof, Tel. 0 43 21/3 19 21
Hellmuth Stoschus, Tel. 0 43 21/8 14 48
NEUNHEIM b. Ellwangen,
Autohaus Hilsenbeck KG,
Tel. 0 79 61/72 46
NEUSS,
Heinz Rink, Tel. 0 21 01/5 66 27
NEUSTADT/Weinstraße,
Erich Krismayer, Tel. 0 63 21/8 47 35
NIEDERFÜLLBACH,
Ronald Barnikol, Tel. 0 95 65/6 34
NIEDERNHALL,
Reinhold Dorfi, Tel. 0 79 40/34 31
NIENBERGE,
Ing. W. Brandes, Tel. 02 50 33/521
NORDHORN,
Hans Gerd Paartmann,
Tel. 0 59 21/1 49 41
NÜRNBERG,
Motus, Jedamzik & Sandner OHG,
Tel. 09 11 / 33 30 38
Fritz Neuser, Tel. 09 11/3 69 40
Auto Pieper, Tel. 09 11/63 29 63
OBERHAUSEN,
Joh. Hessein Söhne, Tel. 0 21 32/2 36 62
ÖTISHEIM,
Horst Häusser, Tel. 0 70 41/64 66
OFFENBACH a. M.,
Auto Herold, Tel. 06 11/85 33 49
OFFENBURG/Baden,
Arno Fendrich, Tel. 07 81/52 00
OLDENBURG/Meljendorf,
Franz Heinje, Tel. 04 41/6 30 49
OPLADEN-FIXHEIDE,
Autohaus S. Jahns, Tel. 0 21 71/537 99
OSNABRÜCK,
Georg Clupka, Tel. 05 41/57 25 29
Heinrich Entz, Tel. 05 41/6 16 24
OSTERODE am Harz
Wolfgang Dohn, Tel. 0 55 22/35 60
PADERBORN,
Robert Sprenger GmbH + Co. KG,
Tel. 0 52 51 / 5 61 19
PAPENBURG 2,
Schulte + Jungebiut, Tel. 0 49 62 / 3 19
PASSAU,
Otto Hausmann, Tel. 08 51 / 29 86
PEINE,
Manfred Klippel, Tel. 0 51 71/67 83
PEITING/Krs. Schongau,
Karl Lang, Tel. 0 88 61/80 94
PERCHA b. Starnberg,
Klaus Alferi, Tel. 0 81 51/32 19
PFAFFENHOFEN/Ilm,
Josef Weber, Tel. 0 84 41/26 25
PFAFFENWEILER,
Werner Schuble, Tel. 0 76 64/80 50
PFAFFING/Wasserburg,
Engelbert Moser, Tel. 0 80 76/4 05
PFARRKIRCHEN,
Peter Krause, Tel. 0 85 61 / 87 61
PFORZHEIM,
K. Bossert, Tel. 0 72 31 / 1 24 13
Autosalon Roger Schweikert
Tel. 0 72 31 / 16 3 64
PÜNDERICH/Mosel,
Clever Automobile, Tel. 0 65 42 / 26 82
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel. 0 72 22 / 3 40 31-32
RAVENSBURG,
Siegbert Allgaier, Tel. 07 51/2 11 23
RECKLINGHAUSEN,
VEFA Kraftfahrzeughandel GmbH,
Tel. 0 23 61/6 89 01
REGEN,
Bruno Zitzelsberger, Tel. 0 99 21/7 76
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel. 09 41/5 28 72
REIFFERSCHEID,
Rolf Linden, Tel. 0 24 62/22 10
REMSCHEID-LENNEP,
Auto Weizinger GmbH,
Tel. 0 21 23/5 16 25
RENDSBURG,
Autohandelsgesellschaft,
Tel. 0 43 31 / 7 15 44
RETHEN/Krs. Gifhorn,
Horst Reinecke, Tel. 0 53 04/4 00
REUTLINGEN-OHMENHAUSEN,
Auto Specht, Tel. 0 71 21/8 47 75
RHEYDT,
R. Rankin & Co, Tel. 0 21 66/4 90 55
RINTELN,
Ernst Heitzmann, Tel. 0 57 51/24 45
RISTEDT b. Syke,
Hermann Kohls, Tel. 0 42 42/19 55
ROHRBACH,
Autohaus Klein GmbH, Tel. 0 68 64/55 84
ROSENHEIM,
Auto Fink & Sohn, Tel. 0 80 31/84 36
Georg Rupp u. Söhne, Tel. 0 80 31/29 70
ROSSBACH b. Gelnhausen,
Johann Kunz, Tel. 0 60 58/2 65
ROTTACH-EGERN,
Weissach-Garage Auto Selzberger,
Tel. 0 80 22/50 67
ROTTWEIL,
Norbert Niebel, Tel. 07 41/74 96
SAARBRÜCKEN,
Otto Müller, Tel. 0 68 98/8 19 13
Alfred Ritz, Tel. 06 81/3 65 29
SACHSENHEIM,
Gebr. Schmidt, Tel. 0 71 47/71 40
SALZGITTER,
Emil Bessel, Tel. 0 53 41/4 51 33
SÄCKINGEN,
Hermann Mrohs, Tel. 0 77 61/26 43
SAULHEIM,
Hans Schneider, Tel. 0 67 32/82 04
SCHLÜCHTERN,
TOP CAR Martin Sachs oHG,
Tel. 0 66 81/36 73
SCHMIDEN/Stuttgart,
Georg Cesink, Tel. 07 11/51 15 60
SCHÖNKIRCHEN,
Paul Gursky, Tel. 0 43 46/7 45
SCHÖNEBERG-KÜRELBERG,
Karl Sorg, Tel. 0 63 73/2 66
SCHÜTTORF,
Georg Janning, Tel. 0 59 23/4 25
SCHWEINFURT,
Autohaus Walter Jäckl, Tel. 09 72 1/2 10 28
Willi Liebl, Tel. 0 97 21 / 2 37 04
SIEGEN/Westfalen,
Fritz Heinbach, Tel. 02 71/49 75-76
SIEGEN-EISERFELD
Auto-Soller, Tel. 02 71/3 66 03
SINDELFINGEN,
Rolf Bausch british-car-center,
Tel. 0 70 31/87 45 49
SINGEN/Htw.,
Axel Rauch, Tel. 0 77 31/2 37 28
SOLINGEN,
Gerd Rabbach, Tel. 0 21 22/7 44 74
SOLTAU,
Siegfried Stabenow, Tel. 0 51 91/36 27
SPEYER,
Kurt Galant, Tel. 0 62 32/62 35
SPRENDLINGEN,
Heinrich Fourate, Tel. 0 61 03/6 70 18
SPRINGE,
Fritz Isfel + Sohn, Tel. 0 50 41/23 63
STADE,
Fritz Fuhr, Tel. 0 41 41/28 84
STADTHAGEN,
St. Hille, Tel. 0 57 21/22 91
STRAUBING,
Alois Buchner, Tel. 0 94 21/78 99
Auto-Czakert, Tel. 0 94 21/25 00
STUTTGART,
AVG Auto-Verkaufs GmbH,
Tel. 07 11/72 27 13
Paulinen-Garage Struckmann + CO,
Tel. 07 11/22 36 28
TRAUNSTEIN,
Stefan Wallner, Tel. 08 61/42 47
TRIER,
Carl Metzger KG, Tel. 0 65 01/6 70 63-64
UCHTE/Hannover,
W. Langhorst, Tel. 0 57 63/2 42
ÜBACH-PALENBERG,
Heinz Hallingse, Tel. 0 24 51/36 22
ÜBERHERRN,
Auto-Haas, Tel. 0 68 58/32 00
UELZEN,
Friedr. Dittrich, Tel. 05 81/63 66
ULM,
E. Grupp, Tel. 07 31/36 14 35
Wolfgang Steidle, Tel. 07 31/3 14 60
UMMENDORF,
Autohaus Häussler GmbH,
Tel. 0 73 51/20 91
UNNA,
Auto-Kleine, Tel. 0 23 03/6 20 20
VECHTA,
Karl Südbeck, Tel. 0 44 41/36 88
VELBERT,
Velberter Autohaus GmbH,
Tel. 0 21 24 / 5 21 29
VERDEN,
Verdener Autohaus
R. Meyka + E. Gronowski,
Tel 0 42 31/28 96
VIERNHEIM,
Autohaus Bernauer, Tel. 0 62 04/41 33
VIERSEN,
Anglo Auto-Vertrieb, M. Isfort,
Tel. 0 21 62 / 5 20 88
WACHTENDONK,
Dietmar Lamke, Tel. 0 28 36/72 77
WAHLSTEDT,
Auto-Engelke, Tel. 0 45 54/67 20
WALDBRÖL,
Günther Runge, Tel. 0 22 61/46 27
WALDSTETTEN,
Albert Gidell, Tel. 0 62 23/8 83
WARBURG,
Otto Löhrke, Tel. 0 56 41/32 71
WASSENBERG,
Frid. von Arx, Tel. 0 24 32/24 01
WEIDEN/Oberpfalz,
Auto Friedrich KG, Tel. 09 61/4 48 43
WEIDING ü. Cham /Opf.,
Franz Lugar, Tel. 0 99 77/2 01
WEILHEIM/OBB.,
Auto Salger, Tel. 08 81/33 34
WEISSENBURG/Bayern,
Alfred Kellner, Tel. 0 91 41/26 36
WENTINGEN,
Werner Miller, Tel. 0 82 72/2 23
WESEL,
Autohaus Walter Fischer KG,
Tel. 02 81/5 10 41
WESSELING,
Detlef Lonnemann, Tel. 0 22 36/3 22 07
WEVELINGHOVEN,
Auto Gilgee, Tel. 0 21 81/7 42 28
WIESBADEN,
Heinz Heil, Tel. 0 61 21/42 02 22
Rudolf Horz, Tel. 06 61/8 67 81
WILLING-BAD AIBLING,
Josef Kopp, Tel. 0 80 61/76 06
WINSEN,
Richard Bech, Tel. 0 41 71/31 29
WINTERBACH,
Horst-Peter Bastian, Tel. 0 68 51/32 54
WOLFENBÜTTEL,
Günther Grimm, Tel. 0 53 31/2 22 84
WORMS,
E. K. Will OHG, Tel. 0 62 41/2 33 32
WUPPERTAL,
Hans H. Vosberg, Tel. 0 21 21/48 02 28
Dieter Wassel, Tel. 0 21 21/8 38 72
Horst Wilke, Tel. 0 21 21/66 66 17
WUMMLINGEN,
Hans Gruter, Tel. 0 74 31/33 32
WUSTWEILER,
Werner Schmitt, Tel. 0 68 25/28 17
WÜRZBURG-ZELL,
Ernst Breitenberger, Tel. 09 31/59 78 18
ZELL-WEIPOLTSHAUSEN,
Willi Liebl, Tel. 0 97 20/2 49
ZEVEN,
Fritz Stechmann, Tel. 0 42 81/13 62

Selbstverständlich 1 Jahr Garantie ohne km-Grenze: Der Original-Mini

Mini 1000: 998 ccm, 39 DIN-PS, Testverbrauch 6,4 l/100 km
12-Volt-Anlage, Einzelradaufhängung, DM 6.590,– (unverbl. Preisempfehlung)

Den Original-Mini können Sie mit keinem anderen Kleinwagen verwechseln. Nur er hat die schon klassische Silhouette. Seine legendären Sporterfolge haben seinen Ruf begründet. Dieser Ur-Typ der modernen Kleinwagen-Generation erhebt nicht den unerfüllbaren, falschen Anspruch, eine große Kutsche zu sein.

Er ist einfach so, wie er ist. Wendig und flink. Sparsam und chic. Handlich und gutwillig. Ein Lebensgefährte für unterwegs. Und der Original-Mini ist nett zu seinem Fahrer, und dieser zu ihm. Seien Sie nett zu sich selbst, leisten Sie sich einen Mini. Denn er paßt zu Ihnen, Ihr Original-Mini.

Der Mini 1975 ist nach wie vor der Original-Mini. Typisch und unverwechselbar in Form und Funktion.

Dies *garantiert* British Leyland.

Mit Quermotor vorn und Frontantrieb. Mit dem bewährten Sicherheits-Fahrwerk. Außen mini – innen maxi.

Original Mini

BRITISH LEYLAND

A. BRÜGGEMANN + CO GMBH · 4 Düsseldorf · Harffstr. 53 · Telefon 0211/78181

Dauertest

50000 km
VW Golf L

Mittlere Reife

50 000 km-Dauertest VW Golf.

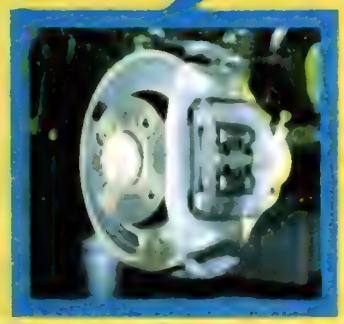
Von Werner Schruf

Neue Autos, die erfolgreiche Modelle ablösen sollen, starten ihre Karriere unter erschwerten Bedingungen. Das gilt in ganz besonderem Maße für den gerade ein Jahr alten VW Golf, hat er doch mit dem in über 18 Millionen Exemplaren produzierten Käfer einen außergewöhnlich erfolgreichen Vorfahren.

Doch der Käfer setzte nicht nur bezüglich der Verkaufszahlen Maßstäbe, sondern auch, was Zuverlässigkeit und Anspruchslosigkeit angeht. Gerade an den letztgenannten Kriterien wird auch der Golf gemessen. Sie haben ganz wesentlichen Einfluß darauf, ob das neue Wolfsburger Modell,

Ein abgefallenes Massekabel setzte den elektrischen Lüfter kurzfristig außer Betrieb.

Wassereinbruch im Hauptscheinwerfer nach 38000 km — Austauschkosten: 71 Mark.



Die vorderen Bremsbeläge mußten einmal erneuert werden, die hinteren gar nicht.

Die Vorderachse zeigte wenig Robustheit: Sie wurde zweimal neu justiert.

Radlagerdefekt (vorne) nach 22 000 km. Die hinteren Radlager wurden nachgestellt.

Kilometerstand 46 500: Die Erneuerung der vorderen Stoßdämpfer kostete 233 Mark.

Schon nach 6000 km riß der Gaszug — er wurde auf Garantie ersetzt.

Leistungsmangel führte zur Vergaserdemontage, später zur Zylinderkopf-Erneuerung.

Dauertest

50 000 km
VW Golf

das auf Anhieb in der Bundesrepublik zum Bestseller avancierte, seine Spitzenposition in Zukunft behaupten kann.

Für den auto motor und sport-Dauertest, der erste Aufschlüsse über die Reparaturanfälligkeit und die tatsächlichen Unterhaltskosten des neuen VW gibt, wurde die meistverkaufte Golf-Version mit 50 PS starkem 1,1 Liter-Motor und L-Ausstattung gewählt. Der noch den ersten Serien entstammende Testwagen trat im Dezember zur Prüfung an, wurde ausschließlich im Alltagsbetrieb gefahren und absolvierte die 50 000 km in knapp sieben Monaten.

Karosserie: solider Leichtbau

Auch der Golf zählt zu jenen modernen Frontantriebs-Limousinen, die sich vor allem durch zwei nützliche Merkmale auszeichnen: einen variablen Gepäckraum mit Heckklappe und relativ niedriges, Fahrleistungen sowie Verbrauch begünstigendes Eigengewicht.

Bedenken, die Leichtbauweise könnte sich im Dauerbetrieb auf die Stabilität und Robustheit der Karosserie nachteilig auswirken, zerstreute der Dauertest-Golf weitgehend. Auch daß die Karosserie trotz Heckklappe nach Ablauf der 50 000 Kilometer keine Klappergeräusche hören ließ, zeugt von gekonntem Leichtbau.

Obwohl nur einen Winter im Einsatz, blieb das Golf-Blechkleid nicht ganz von Rost verschont. Die üblicherweise gefährdeten Stellen wie Bug und Radlaufkanten widerstanden der Korrosion, nicht dagegen die Heckklappe. Unterhalb der (nur zum L-Paket gehörenden) Zierleiste hatte Unterrostung deutliche Lackblasenbildung bewirkt. Schuld daran sind vermutlich Schwingungen von Zierleiste und Befestigungsclips, die zu Beschädigungen an der Lackoberfläche führten.

Ansonsten gab die Lackqualität keinen Grund zur Beanstandung. Der nur mit minimalem Aufwand gepflegte und stets im Freien geparkte Testkandidat präsentierte sich nach Ablauf der Prüfung äußerlich in tadellosem Zustand.

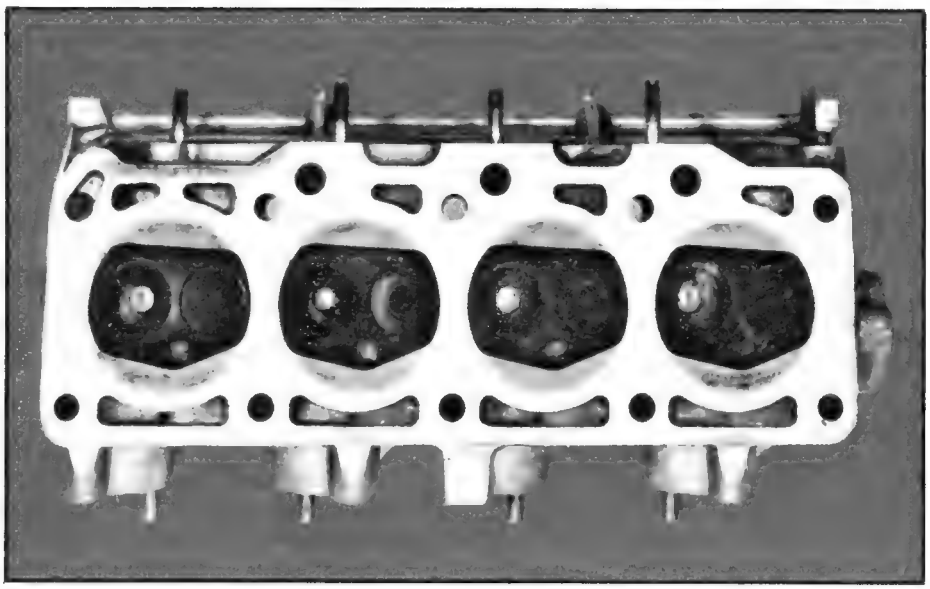
Vorzüge

- Übersichtliche, kompakte Karosserie
- Variabler, gut zugänglicher Kofferraum mit ausreichender Kapazität
- Gute Serienausstattung
- Bequeme Sitze mit praxisgerechter Verstellmöglichkeit
- Klar gezeichnete Instrumente
- Bedienungselemente und Radio griffgünstig placiert
- Elastischer Motor
- Sehr direkte und leichtgängige Lenkung
- Gute Handlichkeit
- Sicheres, nahezu neutrales Fahrverhalten
- Gute Wintereigenschaften

Nachteile

- Wenig Knieraum im Fond
- Starke Verschmutzungsneigung des Heckfensters
- Verbesserungsbedürftige Lüftung
- Lautes Motorgeräusch
- Motorraum verschmutzt stark
- Fahrstabilität bei voller Zuladung unbefriedigend
- Geringes Schluckvermögen der Federung auf kurzen Unebenheiten

Der Motorraum wird durch aufgewirbelten Dreck stark verschmutzt.



Nach 27 350 km wurde der Zylinderkopf wegen undichter Ventilsitze erneuert.

Fotos: Seufert

Zu den durch die Strömungsverhältnisse am Heck bedingten Nachteilen der Golf-Karosserie zählt die ausgeprägte Verschmutzungsneigung des Heckfensters bei Regenfahrten. Der mit einem Wascher kombinierte Heckscheibenwischer leistete hier während des Dauertests wertvolle Hilfe – er ist jedoch nur gegen Aufpreis (176 Mark) zu bekommen.

Mehrere kleinere Mängel stellten sich während des Tests an der Ausstattung ein: Neben einem defekten Türschloß bei Kilometerstand 16 671 und einer Sonnenblende, die frühzeitig den Dienst quittierte und erneuert werden mußte, bereiteten die beiden Automatikgurte Ärger. Die Schlösser einschließlich ihrer Mechanismen lösten sich in ihre Bestandteile auf, obgleich die Gurte – der Golf war mit dem Rückhalteautomaten ausgerüstet (siehe auch nebenstehenden Kasten) – nur sporadisch manuell bedient wurden.

Neben den Innenverkleidungen hinterließen auch die Sitze einen strapazierfähigen Eindruck. Der Dauertestwagen war bereits mit den in Seitenführung und Komfort wesentlich besseren Vollschaum-Sesseln ausgestattet, die neuerdings in alle Golf-Typen mit Ausnahme der N-Versionen eingebaut werden. Die Polsterung zeigte nach 50 000 Kilometern noch keine Verschleißerscheinungen, lediglich die leicht zur Faltenbildung neigenden Stoffbezüge der Sitzflächen deuteten auf häufige Benutzung hin.

Grund zu Beanstandungen gaben einige Teile der Elektrik: So mußte nach knapp 27 000 Kilometern die Pumpe der Scheibenwasch-Anlage erneuert werden, mehrere Sicherungen und die Kontrollampe der Heckscheibenheizung versagten ebenfalls vorzeitig. Als teuerste Reparatur im Karosseriebereich wurde der Austausch des rechten Hauptscheinwerfers mit rund 70 Mark notiert: In den Raum zwischen Reflektor und Streuscheibe war nach 36 000 Kilometern Wasser eingedrungen.

Motor: undichte Ventile

Nicht ganz so gut wie die Karosserie überstand der ebenfalls völlig neu entwickelte 1,1 Liter-Reihenmotor die Dauerprüfung. Bereits nach rund 20 000 Kilometern sprang das 50 PS starke Triebwerk wiederholt schlecht an und machte durch spürbaren Leistungsschwund auf sich aufmerksam. ▷

Dauertest-Erfahrungen mit dem VW-Rückhalteautomat.

Als erster deutscher Autohersteller offerierte VW ein in eigener Regie entwickeltes automatisches Rückhaltesystem, das den Dreipunktgurt ersetzt. Der Golf-Dauertestwagen war bereits mit dieser Neuerung ausgerüstet – der Rückhalteautomat kostet heute 130 Mark Aufpreis (reguläre Automatikgurte 62 DM). Lohnt sich die zusätzliche Ausgabe?

Vom Aufbau her ist der Rückhalteautomat eine Kombination aus einem den Beckengurt in der Funktion ersetzenden, verformbaren Kniepolster und einem Automatik-Schultergurt, dessen Schloß am Türholm befestigt ist. Bei geschlossenem Gurt – er kann bei Bedarf ausgeklinkt werden – wird der einsteigende Passagier automatisch festgeschnallt.

So einleuchtende Vorzüge dieses System auf den ersten Blick auch bieten mag – während des Dauertests verursachte es häufiger Ärger. In der ersten Zeit, als die Gurtaufroll-Feder noch gut bei Kräften war, zog der Gurt die geöffnete Tür stets sofort wieder zu. Mit zunehmender Kilometerleistung und nachlassender Federspannung legte sich der Gurt nur noch lasch um den Oberkörper und mußte manuell nachgespannt werden.

Besonders umständlich gestaltete sich der Einstieg mit aktentaschengroßen Gegenständen in den Händen, denn dabei ist das Gurtband stets störend im Weg. Wird die Rückenlehne umgeklappt und der Gurt dadurch etwas nach vorne gedrückt, zieht er automatisch die Tür zu – beim Einstieg in den Fond muß eine zweite Person die Tür aufhalten.

Im Fahrbetrieb erwies sich der Rückhalteautomat als sehr angenehm, was kein Wunder ist: Der Fahrer fühlt sich wegen des fehlenden Beckengurtes weniger eingeengt als durch den Dreipunktgurt.

Beim viertürigen Golf, der kürzere Vordertüren besitzt, bietet der Schultergurt des Rückhalteautomaten weit hinten sitzenden Personen keinen optimalen Schutz: Er liegt nicht am ganzen Oberkörper an. Schlecht bestellt ist es um die angegurteten Insassen auch im Fall eines Überschlages: Eventuelles Herausschleudern in Dachrichtung kann das System nicht verhindern.

Während des Dauertests quittierten beide Schultergurte kurzfristig den Dienst: Die an den Türen verankerten Schlösser hatten sich, nachdem die Kunststoffhüllen abgefallen waren, in ihre Einzelteile aufgelöst.

Probleme beim Einstieg: VW-Rückhalteautomat.

Dauertest

50 000 km
VW Golf

Eine Überprüfung der Kompression ergab einen deutlichen Druckabfall in den Zylindern, worauf der Zylinderkopf demontiert wurde. Die Demontage zeigte die Ursache des Motorschadens schnell: Alle vier Einlaßventile wiesen schlechte Sitzflächen und von vorbeiblasendem verbranntem Gemisch dunkel gefärbte Stellen auf. Als Folge der Undichtigkeiten hatten sich kräftige Ablagerungen auf den Ventilen gebildet.

Für die Einlaßventil-Schäden sind laut Auskunft der

Testberichte über den VW Golf in auto motor und sport:

Heft 16/1974 Test VW Golf LS;

Heft 21/1974 Doppeltest VW Golf L, VW 1303;

Heft 26/1974 und 1/1975 Vergleichstest VW Golf LS und seine Konkurrenten;

Heft 2/1975 Doppeltest VW Golf L, Audi 50 GL.

VW-Techniker mehrere Ursachen denkbar: Eine zu großzügige Passung der Ventilführungen und das daraus resultierende Ventil-Kippspiel, mangelhafte Bearbeitung und Anpassung von Ventilen und Ventilsitzen, ungeeignetes Material oder die Verwendung von Mehrbereichsöl 10 W-50, das zu starker Additiv-Rückstandsbildung neigt.

Audi hat aus diesem Grund bereits die Empfehlung dieses Öls widerrufen. Golf-

Fahrern, die häufiger als einmal im Jahr das Öl wechseln lassen, kann darum getrost der preiswertere Einbereichs-Schmierstoff empfohlen werden – HD 20 im Winter und HD 30 für die Sommermonate.

Beim Dauertestwagen, dessen Maschine ausschließlich mit 20 W - 50-Öl geschmiert wurde, scheidet freilich die Benutzung zu dünnen Öls als Schadensursache weitgehend aus. Der Zylinderkopf-Austausch verursachte keine Kosten – VW gab dem Kulanzantrag statt.

Ansonsten wurden auf der Motorseite nur kleinere Defekte notiert. Schon nach 6000 Kilometern riß der Gaszug – mittlerweile fanden elastischere Seilzüge Eingang in die Serienproduktion. Einmal mußte der Kühler abgedichtet und bei Kilometerstand 46 500 eine Auspuffbefestigung erneuert werden. Kurzfristig fiel der thermostatisch gesteuerte elektrische Lüfter aus – ein Massekabel hatte sich gelöst.

Nachteilig ist auch der mangelhafte Schutz der Maschine vor Verschmutzung. Nach Ablauf der 50 000 km-Dauertestdistanz waren sämtliche verzinkten Teile korrodiert, weil die Vorderräder stets Schmutz und Spritzwasser in den Motorraum beförderten. Ein Abschirmblech unterhalb des Buges könnte hier zumindest teilweise Abhilfe schaffen.

Leistungsmäßig hinterließ der 50 PS-Motor nach der Motorreparatur wieder einen guten Eindruck. Er verhalf dem Golf zu annähernd gleicher Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 (ca. 17 s) wie vorher und zu einer Höchstgeschwindigkeit von knapp über 145 km/h.

Mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 9,4 Liter Normalbenzin gehört der VW-Fronttriebler zu den genügsamen Futterverwertern (siehe auch Verbrauchskurve). Das gilt auch für den Ölkonsum: Er betrug bescheidene 0,22 Liter pro 1000 km.

Anstandslos überstanden die Antriebs-Halbwellen den 50 000 km-Test, und auch das Getriebe machte weder durch starke Geräuschentwicklung noch durch schlechter werdende Schaltbarkeit auf sich aufmerksam. Die neuen Golf-Modelle erhalten übrigens eine modifizierte Schaltung, die deutlich exakter und leichtgängiger arbeiten soll als die jetzige Ausführung. ▷

Störungen

km 3 860	Leerlauf zu niedrig
km 5 975	Gaszug gerissen
km 7 572	Motor springt bei kalter Witterung schlecht an
km 10 102	Scheibenwischer funktionieren nicht (Sicherung defekt)
km 14 137	Sicherung für Scheibenwischer wieder defekt
km 16 671	Haltegurtschloß rechts defekt, Türschloß rechts defekt
km 19 818	Sonnenblende links defekt
km 22 950	Sicherung für Heckscheibenheizung defekt
km 25 963	Motor springt schlecht an
km 26 967	Motor hat zu wenig Leistung
km 29 882	Abblendlicht links defekt
km 30 125	Motor wird bei Stadtfahrt zu heiß
km 31 580	Auspuff klappert
km 35 326	Haltegurtschloß links defekt
km 36 982	Scheinwerfer rechts beschlagen
km 37 694	Bremswirkung läßt nach, Beläge abgenutzt
km 39 117	Roststellen an der Heckklappe
km 42 196	Stoßdämpfer lassen in der Wirkung nach
km 49 456	Bremsen ziehen ungleichmäßig
km 52 149	Beide Radlager hinten haben zu viel Spiel

Wartung und Reparaturen

km 6 006	Gaszug erneuert	Garantie
km 8 540	Pflegedienst mit Ölwechsel und Material	DM 30,29
km 10 102	Sicherung ersetzt	Garantie
km 14 137	Sicherung ersetzt	Garantie
km 14 520	Inspektion mit Ölwechsel und Material Lüftermotor geprüft und Massekabel befestigt	DM 107,43 Kulanz
km 16 600	Kompression geprüft	DM 12,49
km 22 000	Pflegedienst mit Ölwechsel und Material Sonnenblende links erneuert Radlager vorn rechts erneuert	DM 37,26 DM 23,75 DM 89,90
km 26 900	Scheibenwascherpumpe erneuert Vergaser zerlegt und gereinigt Kontrollampe für Heckscheibenheizung erneuert Leiterplatte für Schalttafeleinsatz überprüft	DM 37,43 DM 66,38 DM 12,21 DM 39,96
km 27 350	Kompression geprüft, Vergaser kontrolliert, Zylinderkopf erneuert, Motor gereinigt	Kulanz
km 31 500	Inspektion mit Ölwechsel und Material Vorderachse vermessen und eingestellt Kühler abgedichtet	DM 167,08 DM 57,94 DM 13,32
km 35 778	4 neue Reifen Veith-Pirelli P 3 155 SR 13 Montage und Auswuchten	DM 356,32 DM 37,72
km 37 851	Pflegedienst mit Ölwechsel und Material	DM 37,58
km 38 520	Scheinwerfer rechts erneuert Bremsbeläge vorn erneuert	DM 70,86 DM 73,37
km 46 500	Inspektion mit Ölwechsel und Material Wischerblätter erneuert Stoßdämpfer vorn erneuert Auspuff befestigt Vorderachse vermessen und eingestellt Karosseriegeräusch hinten beseitigt	DM 116,28 DM 16,09 DM 232,88 DM 13,32 DM 57,94 DM 19,31
km 52 200	Pflegedienst mit Ölwechsel und Material Beide Radlager hinten eingestellt	DM 30,18 DM 13,32
Gesamtkosten		DM 1770,61

»BMW hat sich gut behauptet«

Die Bayerischen Motoren Werke nahmen den Wandel im Automarkt nicht als Bedrohung, sondern nutzten ihre Chance. Auf der Hauptversammlung am 3. Juli 1975 sagte der Vorsitzende des Vorstandes, Eberhard v. Kuenheim, unter anderem:

In diesen Monaten guter Absatzerfolge haben wir über ein Geschäftsjahr zu berichten, das zu den schwierigsten seit dem Wiederaufstieg der Bayerischen Motoren Werke gehört. Es liegt daher nahe, aus heutiger Sicht die abgelaufene Periode als ein Zwischentief zu charakterisieren, das wir inzwischen überwunden haben.

Trotz Erfolg ist Vorsicht geboten

Jedoch scheint uns Vorsicht geboten. Zwar haben wir im ersten Halbjahr 1975 Auftragseingänge auf den in- und ausländischen Märkten registrieren können, die nicht nur weit über denen des sehr schwachen Jahres 1974 liegen, sondern auch über denen der sehr guten ersten Jahreshälfte 1973.

Aber gerade diese Tatsache zeigt, auf welchem dünnen Eis wir uns mit unserer schnelleren Fahrt bewegen. Solange sich die Automobilkonjunktur in den wichtigsten Industrieländern nicht wieder stabilisiert hat, müssen wir unsere derzeitigen Markterfolge als eine Sonderbewegung verstehen, die keineswegs von Dauer zu sein braucht.

Ein Marktanteil von über 6%, wie wir ihn im ersten Halbjahr 1975 in der Bundesrepublik erreichten, erfüllt uns daher nicht nur mit Stolz, sondern gebietet auch erhöhte Wachsamkeit. Wir haben mit diesem Anstieg die Schallgrenze von 5% überschritten, die wir langfristig für unser spezielles Programm als angemessen erachtet haben. Auch im Ausland hält die für BMW günstige Entwicklung an. Auf unseren wichtigsten europäischen Märkten wurde das Vorjahresniveau nahezu verdoppelt. Unsere Marktanteile stiegen, da in diesen Ländern die Zulassungen von BMW Fahrzeugen zunahmen, während die gesamten Zulassungszahlen zurückfielen.

Gute Chancen für ein gemäßigtes Wachstum sieht Eberhard v. Kuenheim, BMW-Vorstands-Vorsitzender, auch in Zukunft

Im Ausland ist der Hintergrund, vor dem sich unsere Erfolge abzeichnen, im Augenblick düsterer als in der Bundesrepublik Deutschland. Manches Land erlebt erst jetzt die schärfsten Auswirkungen des konjunkturellen Rückschlags, der das vergangene Jahr für die gesamte Automobilindustrie der westlichen Welt zum schwierigsten Jahr seit Jahrzehnten werden ließ.

Die Herausforderung des Marktes wurde angenommen

BMW hat diese Situation als eine Herausforderung angesehen, die zu erhöhten Anstrengungen anspornen sollte.

Was haben wir im einzelnen getan? Wir haben in erster Linie unser Angebot den veränderten Marktgegebenheiten angepaßt. Unsere Entwicklungsabteilungen haben dazu neben den laufenden Maßnahmen zur Entwicklung des in diesen Tagen vorgestellten Nachfolgemodells unserer kleinen BMW Reihe binnen neun Monaten sieben neue Modellvarianten geschaffen. BMW hat damit, so glauben wir, eine außerordentliche Flexibilität bewiesen, die unserer seitherigen Absatzentwicklung zugute kam.

Die Kosten steigen, die Erträge sinken

Nicht zuletzt aufgrund der geschilderten Maßnahmen konnte sich BMW in der allgemein rückläufigen Situation des letzten Jahres relativ gut behaupten. Unsere Produktion mußten wir 1974 nur um rund 4% zurücknehmen gegenüber rund 22% in der Branche.

Das Motorradgeschäft zeigte eine dem Pkw-Geschäft völlig entgegengesetzte Entwicklung. Unser Absatz stieg um rund 27%, allein der Export um 50%. Bemerkenswert ist auch, daß – ebenfalls im Gegensatz zur Pkw-Entwicklung – die stärkeren Modelle gegenüber den kleineren bevorzugt wurden.
Trotz unserer – relativen – Absatzerfolge wurden wir mit der harten Tatsache konfrontiert, daß entscheidende Unternehmensdaten erstmals seit vielen Jahren unter denen des Vorjahres lagen.

Preissteigerungen für Vormaterial, Energie und Dienstleistungen, dabei nicht zuletzt auch für Gebühren, Abgaben und Dienstleistungen der Behörden, kosteten uns rund 150 Mio. DM.

Auf der Personalkostenseite entstanden uns Mehrkosten, die nicht wieder aufzufangen waren. Wir haben den Personalstand im Laufe des Jahres um 7% reduzieren können, und dennoch stieg der Personalaufwand gegenüber dem Vorjahr um über 7%.

Die Automobilindustrie der Bundesrepublik hatte im Januar dieses Jahres — das heißt ohne Berücksichtigung der inzwischen in Kraft getretenen neuen Tariflohnsteigerungen — mit 16,85 DM je eingesetzte Arbeitsstunde die höchsten Lohn- und Lohnnebenkosten der Welt. Dieses hohe Lohnkostenniveau wirkt sich heute als eine starke Behinderung unserer Position auf den Weltmärkten aus.

Unsere Ertragssituation hat sich dadurch wesentlich verschlechtert. Dennoch gelang es uns, auch 1974 ein positives Betriebsergebnis zu erwirtschaften. Durch scharfe Einsparungsmaßnahmen auf der Kostenseite konnte die Auswirkung auf die Ertragsrechnung gemindert werden. Diese weist einen Jahresüberschuß von 42 Mio. DM aus. Trotz der keineswegs befriedigenden Ertragsentwicklung hat sich die Bilanzstruktur des Unternehmens verbessert. Dazu trug die maßvolle Investitionspolitik des letzten Jahres bei.

Autoindustrie bleibt eine Wachstums-Branche

Mit den Kapazitäten in Dingolfing, Landshut und in München-Milbertshofen wachsen wir in eine optimale Grössenordnung für die Automobilfertigung hinein. Damit berühre ich die Frage nach der ferneren Entwicklung des Automobilgeschäfts. Wir haben wiederholt darauf hingewiesen, daß das Verkehrsaufkommen eines hochentwickelten Landes zum überwiegenden Teil durch den Individualverkehr bestritten wird. Je mehr Länder und Staatengemeinschaften in ihrem Industrialisierungsprozeß fortschreiten, um so mehr werden sie zwangsläufig zu dem individuellen Verkehrsmittel Auto hingeführt.

Die Automobilindustrie gehört daher nach wie vor zu den entschiedenen Wachstumsbranchen. Aber es zeichnet sich dabei eine deutliche Schwerpunktverlagerung ab. Neue Produktionsstätten entstehen vornehmlich in aufstrebenden Entwicklungsländern. Wir müssen daher damit rechnen, daß die Automobilproduktion der Länder der Europäischen Gemeinschaft künftig von ebenso starken konjunkturellen Schwankungen gekennzeichnet sein wird wie es die nordamerikanischen Werke schon seit Jahrzehnten kennen. Es wäre verfehlt, in Europa einem weiteren Wachstumsfetischismus zu huldigen. Alles wird darauf ankommen, den Werken eine größere Flexibilität zu verschaffen, um ihnen ein elastischeres Reagieren auf Marktveränderungen zu ermöglichen.

Für BMW rechnen wir uns aufgrund des exklusiveren Charakters unseres Programms auf dem stetig ansteigenden Weltmarkt gute Chancen für ein gemäßigtes Wachstum aus. Es besteht guter Grund zu der Annahme, daß es auch in anderen Ländern gelingen wird, ein festes, konstantes Marktsegment für die Marke BMW zu erreichen.

BMW hat seine Fahrzeuge nie veralten lassen

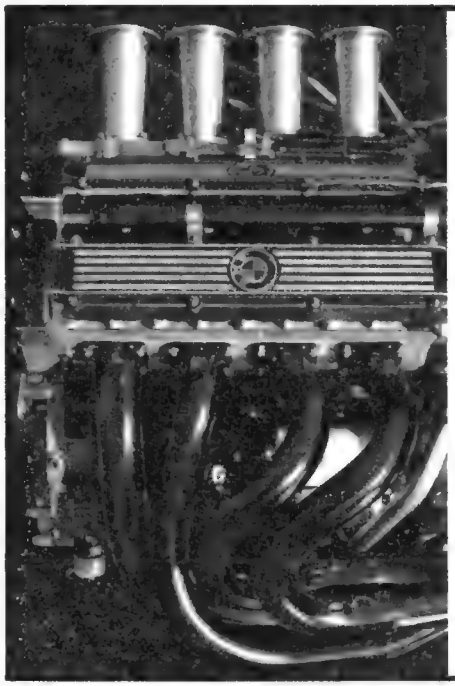
Voraussetzung dazu ist ein zeitgerechtes Modellprogramm und die hervorragende Qualität der Produkte.

Wir haben in diesen Tagen das Nachfolgemodell unserer kleinen BMW Reihe auf den Markt gebracht. Wir sind sicher, daß die neuen BMWs 316, 318, 320 und 320 i auf dem Markt eine gute Aufnahme finden. Es sind von Grund auf neu entwickelte Automobile, die unsere Modellpalette in einem entscheidenden Bereich erneuern.

Lassen Sie mich anläßlich dieser Einführung aber auch das so erfolgreiche vorangegangene Modell erwähnen. Von der BMW 1602- bis 2002-Reihe wurden bisher nahezu 800 000 Stück gefertigt. Das Modell erreichte, was in der Automobilindustrie sicher einmalig war, noch in den letzten Monaten seines Bestehens die höchsten Auftragseingänge, die es je in seiner fast 10jährigen Geschichte erlebte. Diese erstaunliche Entwicklung ist nicht zuletzt auf unsere permanente Modellpflege zurückzuführen. BMW hat seine Fahrzeuge nie veralten lassen. Das entspricht unserer Modellpolitik, die sich auf lange Laufzeiten einstellt und damit hohe Reifegrade ermöglicht.

Wir erwarten für dieses Jahr einen Absatz von über 200 000 Automobilen und über 25 000 Motorrädern. Unser Umsatz, der sich per 30. Juni dieses Jahres auf über 1,529 Mrd. DM belief, das sind rund 15% mehr als im Vorjahr, wird bis zum Jahresende voraussichtlich zum ersten Mal an die 3 Mrd. DM-Grenze heranreichen.

Diesen Zuwachsraten steht allerdings keine entsprechende Ertragsentwicklung gegenüber. An den aufgezeigten Kostenentwicklungen hat sich tendenziell nichts geändert. Wir sind dennoch zuversichtlich, das Jahr 1975 wesentlich besser abzuschließen als 1974.



Das ist der Formel 2 Motor von BMW

Bei der Ehrung der erfolgreichsten Automobilsportler des Jahres 1974 wurde erstmals in der Geschichte des Rennsports ein Hersteller von Rennmotoren in den Kreis der zu Ehrenden aufgenommen. Bernhard Osswald, das für die Entwicklung verantwortliche Vorstandsmitglied der Bayerischen Motoren Werke AG, nahm vom Präsidenten der „Obersten nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland" (ONS) einen Pokal für die außerordentlichen Erfolge des Formel 2 BMW Motors M 12/6 entgegen.

Dauertest

50 000 km
VW Golf

Fahrwerk: reifenfreundlich

Im Gegensatz zu den stark untersteuernden Fronttrieblern alter Schule zählt der Golf aufgrund seines nahezu neutralen Fahrverhaltens zu den Autos mit geringem Reifenverschleiß. Mit der vom Werk montierten Garnitur Michelin zX (Dimension 155 SR 13) kam er 35 788 Kilometer weit, was erneut auch die Abriebfestigkeit der französischen Stahlgürtelreifen unterstreicht.

Die danach verwendeten Veith-Pirelli P 3-Pneus wiesen nach Ablauf der Testdistanz noch eine nutzbare Restprofiltiefe von etwa 2,5 mm auf, so daß ihre Lebensdauer mit knapp 30 000 Kilometern angesetzt werden kann. Da die Reifenwahl auf das Fahrverhalten des Golf relativ geringen Einfluß ausübt, können die modernen Stahlgürtelpneus getrost empfohlen werden.

Das neu konzipierte Golf-Fahrwerk, das für einen an dieser Wagenklasse gemessen brauchbaren Fahrkomfort und dank hoher Vorderachs-Belastung ebenfalls für unproblematisches Fahrverhalten auf glatter Straße verantwortlich zeichnet, kam nicht ohne Beanstandungen und Reparaturen über die Runden.

Kosten		
Neupreis		
VW Golf L, 50 PS, zweitürig		DM 9585,–
Festkosten pro Jahr		
Kfz-Steuer		DM 163,–
Haftpflicht-Versicherung[1])		DM 631,–
Teilkasko-Versicherung[2])		DM 46,–
Vollkasko-Versicherung[3])		DM 447,–
Betriebskosten (Dauertestwagen) auf 50 000 km		
Benzinverbrauch	4700 Liter	DM 3807,–
Ölbedarf	32 Liter[4])	DM 291,–
Reifenverschleiß	1²/₃ Sätze	DM 641,–
Reparaturen		DM 850,–
Wartung (ohne Öl)		DM 335,–
Gesamtkosten	DM 5924,–	11,85 Pf/km
Gesamtkosten abzüglich Benzin, Öl und Reifen	DM 1185,–	2,37 Pf/km

[1]) = Schadenfreiheitsklasse 1 (100%), Tarifgruppe G 1 grün, Deckungssumme 1 Million Mark; [2]) = Typklasse 12; [3]) = Schadenfreiheitsklasse 1 (100%), Selbstbeteiligung 650 Mark; [4]) = Mehrbereichsöl 20 W-50.

In Kurven bleibt der Golf fast neutral. Empfehlenswert: ein Wischer für die bei Regenfahrten rasch verschmutzende Heckscheibe.

Nach 31 000 Kilometern wies ein zu stark abgefahrener Vorderreifen auf eine verstellte Vorderachsgeometrie hin. 15 000 Kilometer später mußte die Vorderachse erneut nachjustiert werden, nachdem das Auto zuvor ein kurzes Gastspiel auf französischen Schotterstraßen gegeben hatte. Die zweimalige Korrektur von Spur und Sturz zeigt, daß die Radaufhängung offenbar nicht allzu robust und strapazierfähig ist.

Weitere Fahrwerks-Reparaturen: Die Erneuerung des rechten vorderen Radlagers nach 22 000 Kilometern, nach Ablauf des Dauertests mußten auch die hinteren Radlager nachgestellt werden, da sie zu viel Spiel hatten.

Die mit Abstand teuerste Reparatur wurde anläßlich der

Dauertest

50 000 km
VW Golf

Inspektion bei Kilometerstand 46 500 durchgeführt: Beide weich gewordenen vorderen Stoßdämpfer mußten erneuert werden — Kostenpunkt: 233 Mark. Die Wirkung der hinteren Dämpfer war dagegen noch durchaus zufriedenstellend.

Ohne besondere Reklamationen überstand die Bremsanlage — vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen — den Test. Die vorderen Bremsklötze mußten nur einmal ausgewechselt werden, und zwar erst nach 38 000 Kilometern. Die Beläge der Trommelbremsen mußten nicht ersetzt werden.

Kosten: günstiger Unterhalt

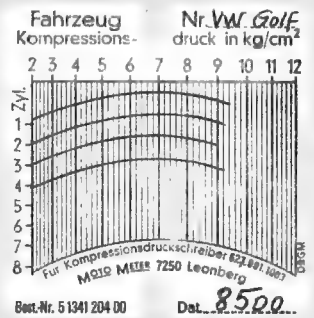
Insgesamt mußte der Dauertest-Golf zehnmal in die Werkstatt. Darin sind vier außerplanmäßige Besuche für dringend notwendig gewordene Reparaturen enthalten. Zu diesem günstigen Resultat haben die langen Wartungsintervalle wesentlich beigetragen. Beim Golf müssen im Wechsel alle 15 000 km ein Pflegedienst — er kostete jeweils zwischen 30 und 40 Mark — und eine Inspektion durchgeführt werden. Die Inspektionspreise lagen mit einer Ausnahme bei knapp über 100 Mark — hier zeigt der Golf, daß er kostenmäßig keinen Rahmen sprengt.

Auch Kostenvergleiche mit anderen Autos, die auto motor und sport in den vergangenen Jahren einem 50 000 km-Dauertest unterzog, braucht der Golf nicht zu scheuen. Abzüglich Reifen, Öl und Benzin mußten für Reparaturen und Wartung durchschnittlich 2,37 Pfennig/km aufgewendet werden. Geringfügig günstiger schnitt der Opel Kadett (2,03 Pf/km) ab, dagegen erforderten der Fiat 127 (3,34 Pf/km) und der Alfasud (2,55 Pf/km) höhere Investitionen an Reparaturen.

So günstig wie der Käfer schnitt der Golf in der Reparaturbilanz nicht ab. Einen Vergleich zwischen den Dauertest-Resultaten vom VW 1302 und dem Golf veröffentlicht auto motor und sport auf der nächsten Seite.

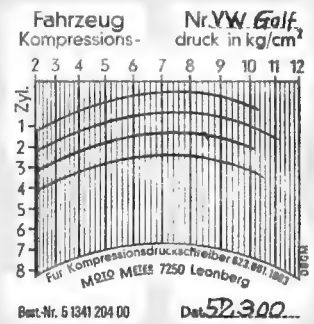
Technische Daten und Meßwerte

KOMPRESSIONSDIAGRAMME



bei km-Stand 8 500

bei km-Stand 24 350



bei km-Stand 52 300

TESTWAGEN	
Baujahr	1974
Fahrgestell-Nr.	1753047189
km-Stand bei Übernahme	2 960
km-Stand bei Testende	52 960
Hubraum	1093 ccm
Leistung	50 PS bei 6000 U/min
Verdichtungsverhältnis	8,0 : 1
Eigengewicht vollgetankt	800 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1180 kg
Zuladung	380 kg
Leistungsgewicht vollgetankt	16,0 kg/PS

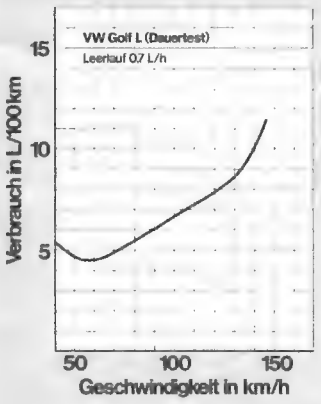
VERBRAUCH
(Unter verschiedenen Bedingungen ermittelte Grenzwerte)

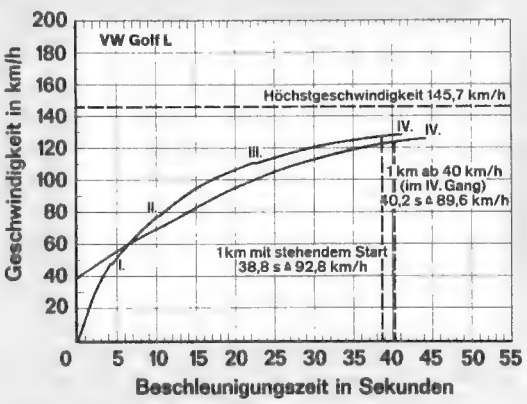
	Minimum Liter pro 100 km	Maximum Liter pro 100 km
Autobahn Schnitt ca. 100 km/h	8,0	9,5
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	9,2	10,8
Landstr. Schnitt ca. 65 km/h	8,4	10,2
Landstr. Schnitt ca. 75 km/h	9,0	11,0

Testverbrauch über eine Strecke von 50 000 km 9,4 Liter/100 km (Normalbenzin), Ölverbrauch 0,22 Liter/1000 km.

BESCHLEUNIGUNG

	Dauertest Anfang	Dauertest Mitte	Dauertest Ende
0 bis 40 km/h	3,2	3,6	3,4
0 bis 60 km/h	6,3	6,7	6,3
0 bis 80 km/h	10,8	11,1	10,7
0 bis 100 km/h	16,7	18,3	17,3
0 bis 120 km/h	28,9	37,5	29,8
1 km m. stehend. Start	38,8	40,2	38,9
Höchstgeschw. in km/h	145,7	139,5	145,7





Dauertest

50 000 km VW Golf

Schach dem Käfer

Kostenvergleich: 50 000 Kilometer VW Golf L und VW 1302.

Der VW Käfer wurde von auto motor und sport zuletzt in den Jahren 1972 und 1973 einem Dauertest unterzogen, bei dem er – ein 44 PS starker 1302 – seine vielgerühmte Zuverlässigkeit unter Beweis stellte.

Nach 50 000 Kilometern sah die Kostenbilanz ungewöhnlich günstig aus: Der Käfer mußte kein einziges Mal wegen eines ernsthaften Defekts die Werkstatt anlaufen, die Aufwendungen für kleine Reparaturen und routinemäßige Wartungsarbeiten lagen mit 670 Mark – das entspricht 1,34 Pfennig pro Kilometer – außergewöhnlich niedrig.

Sein Nachfolger, der Golf L, schnitt in diesem Punkt mit durchschnittlich 2,37 Pf/km für Wartung und Reparaturen schlechter ab. Die größere Störanfälligkeit der von Kinderkrankheiten noch nicht ganz freien Neukonstruktion trug zu diesem Resultat weit mehr bei als die in den letzten beiden Jahren erfolgte Kostensteigerung. Sie wurde in diesem Fall mit 20 Prozent in Rechnung gestellt. Mit anderen Worten: Der 1302 wäre in den Jahren 1974/75 auf einen Wert von 1,61 Pf/km gekommen.

Im Gegensatz zum Golf, der alle 7500 km wechselweise zur Wartung und Inspektion vorgefahren werden muß, ist für den Käfer im 5000 km-Turnus ein Werkstattbesuch vorgeschrieben, da bei ihm häufiger das Öl gewechselt werden muß. In den Ölkosten schnitt der 1302 dennoch nicht schlechter ab. Dank seines geringeren Verbrauchs – außerplanmäßig wurden während der 50 000 km-Distanz nur fünf Liter nachgefüllt – kam der Boxer-Motor mit insgesamt 30 Litern Öl aus. Das Golf-Triebwerk verlangte zwei Liter mehr.

Auch in der Wertung Reifenverschleiß übertraf der Käfer seinen Nachfolger: Dank der großen Reifendimension 155 SR 15 kam der 1302 mit nur einem Satz Michelin zX über die Runden, während der mit vergleichsweise kleinen Reifen bestückte Fronttriebler (155 SR 13) noch einen weiteren Reifensatz zu über 60 Prozent abfuhr. In der Kostenaufstellung macht das knapp 200 Mark zugunsten des Käfers aus.

In dem den Unterhaltsetat am stärksten belastenden Ausgabenpunkt, dem Benzinverbrauch, ist der Golf klar im Vorteil. Hier macht sich die moderne Konzeption des Neulings und der erheblich bessere Wirkungsgrad seines wassergekühlten Reihenmotors bezahlt. Der Golf konsumierte im Dauertest durchschnittlich 9,4 Liter Normalbenzin, der schwächere Käfer benötigte dagegen 10,9 Liter/100 km.

Auf die 50 000 km-Distanz umgerechnet ergibt sich eine Differenz von 750 Liter Benzin, was immerhin einer Ersparnis von 607 Mark zugunsten des Golf entspricht. Die Mehrausgaben, die der Fronttriebler für Reparaturen, Wartung, Öl und Reifen benötigte – insgesamt 587 Mark –, machte er durch den geringeren Verbrauch wieder wett.

Fazit: Käferfahren ist unter dem Strich nicht billiger als Golffahren.

Betriebskosten auf 50 000 km

Ausgaben/Modell	VW Golf L	VW 1302
Benzinverbrauch	4700 Liter, DM 3807,–	5450 Liter, DM 4414,–[1]
Ölbedarf	32 Liter, DM 291,–	30 Liter, DM 273,–[1]
Reifenverschleiß	1⅔ Sätze, DM 641,–	1 Satz, DM 453,–[1]
Reparaturen und Wartung (ohne Öl)	DM 1185,– ≙ 2,37 Pf/km	DM 804,– ≙ 1,61 Pf/km[2]
Gesamtkosten	DM 5924,– ≙ 11,85 Pf/km	DM 5944,– ≙ 11,89 Pf/km

[1]) = heute gültige Preise angesetzt; [2]) = Kostensteigerung von 20 Prozent gegenüber den Jahren 1972 und 1973 berücksichtigt.

Dauertestwagen: VW Golf L . . .

. . . VW 1302.

Dauertest

50 000 km
VW Golf

Nacharbeit

In die Serie übernommene Verbesserungen am VW Golf.

An bereits in der Serienproduktion befindlichen Modellen laufend Verbesserungen vorzunehmen, ist in der Automobilbranche durchaus üblich. Die meisten Modifikationen werden stillschweigend durchgeführt, da sie schwache Stellen ausmerzen sollen. Lediglich jene Änderungen, die sich in Kaufargumente ummünzen lassen, werden bereitwillig der Öffentlichkeit zugetragen.

Der VW Golf wurde seit September letzten Jahres – in diesem Monat lief der Dauertestwagen vom Band – in vielen Punkten verbessert. Zu den offensichtlichen Neuerungen zählen:

- muldenförmige Ablagen auf der Gepäckraumabdeckung,
- zusätzliche Ablagen unter dem Armaturenbrett auf der Beifahrerseite und in einer neuen Mittelkonsole,
- besseren Seitenhalt und Komfort bietende Vollschaumsitze mit Verbundmaterial als Polsterstoff (Ausnahme: N-Modell),
- N-Modell: härtere Federkernsitze,
- Rücksitze aus Schaumstoff,
- modifizierte Belüftung (Durchsatzsteigerung etwa 15 Prozent) und Entlüftung (Entlüftungsschlitze von der Heckklappe in die Türen verlegt).

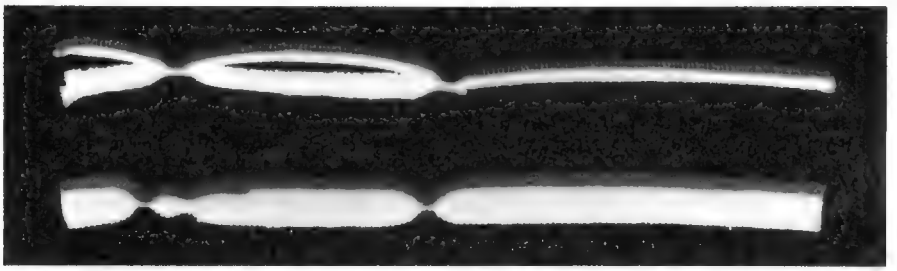
Keinesfalls weniger wichtig sind andere Detailmodifikationen:

- Knickunempfindlicher Gaszug aus verseilter Litze,
- robustes, doppelwandiges Rohr anstelle des Vorschalldämpfers,
- verbesserter Hauptschalldämpfer,
- Bremsbeläge mit kunststoffbeschichteten Rückenplatten (unterbinden Bremsenquietschen),
- größere Übersetzung des Bremspedal-Hebelwerkes (20 Prozent geringere Pedalkraft),
- reibungsärmeres Schaltgestänge mit Kugellagern beim 1,5 Liter-Modell.

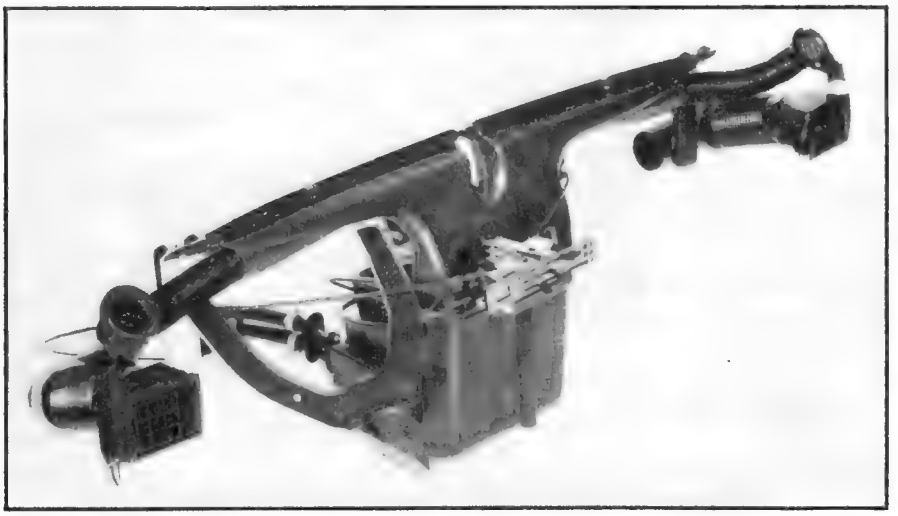
Folgende Maßnahmen zielen auf intensivere Geräuschdämpfung von Motor und Fahrwerk hin:

- zusätzliche Dämmatten,
- starre Lichtmaschinenlagerung (verhindert Schwingungen),
- geänderte Aufhängungspunkte für die Auspuffanlage und weichere Halteschlaufen,
- Toleranzeinengung der Lagerspiele im Motor,
- verbesserte Geräuschisolierung der Hinterradfedern,
- mit Drahtklammer fixiertes Handbremsseil.

Neben einer wirksameren Abdichtung von Heckklappe und Rückleuchten gegen Wassereinbruch sowie solideren Schlössern der zum Rückhaltesystem gehörenden Schultergurte bekam der Golf außerdem einen leichter zu handhabenden, standfesteren Wagenheber spendiert.

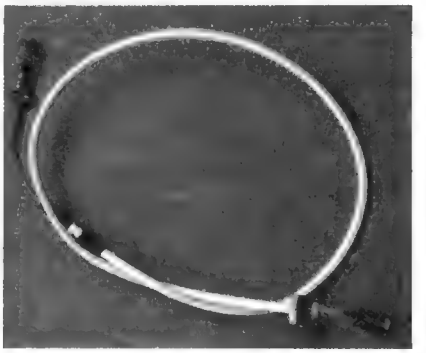


Neuer Polsterstoff aus Verbundmaterial (unten) verhindert Faltenbildung.



Die neue Belüftung (unteres Bild) sorgt für höheren Durchsatz.

Zusätzliche Ablagen hinten.



Gaszug aus verseilter Litze.

c.t.b - 13.A

Das Praktica-System.

Die meistgekaufte Spiegelreflex ist die Praktica aus Dresden.

Es gibt keine erfolgreichere Spiegelreflex-Serie. Der eigentliche Vorteil liegt jedoch im Praktica-System. Natürlich können Sie Objektive des Weltmarktes auch für die Praktica verwenden. Die Pentacon-Objektive jedoch sind aus dem gleichen Haus, funktionell und optimal auf die Praktica-Serie abgestimmt. Zusammen mit dem reichhaltigen Zubehör ist das Praktica-System genau die richtige Wahl für den Fotoamateur. Und – es wächst mit Ihren Ansprüchen mit.

Praktica-Kameras im Vertrieb der Beroflex AG.

INTERNATIONAL PRAKTICA POSTER EDITION

exclusiv für PRAKTICA-Käufer bei Ihrem Fotohändler. Gleich hingehen und informieren!

Qualitätsprodukte aus der DDR

auto motor sport

Leser-Aktion

Ein Jahr Golf

auto motor und sport-Leserumfrage: Wie hat sich der VW Golf in Kundenhand bewährt?

Ein 50 000 km-Dauertest, wie er auf den vorangegangenen Seiten über den Golf veröffentlicht wurde, läßt die Alltagstauglichkeit und Störanfälligkeit eines bestimmten Automobils sehr präzise erkennen. Dennoch möchte auto motor und sport zur Ergänzung der gewonnenen Resultate auf die Erfahrungen seiner kritischen Leser nicht verzichten. Sie sind deshalb, sofern Golf-Besitzer, dazu aufgerufen, der Redaktion eigene Praxis-Resultate mitzuteilen. Ein Fragebogen, von der Testabteilung ausgearbeitet, soll dazu den Weg weisen; er beginnt auf dieser Seite.

Für Ihre Teilnahme möchte sich die Redaktion schon an dieser Stelle bedanken. Die Auswertung der Fragebögen wird in einem der nächsten Hefte erfolgen, und damit wird auch eine ungewöhnlich genaue Antwort auf die Frage, ob der Golf so zuverlässig wie der Käfer ist, möglich sein. Typische Golf-Schäden wird auto motor und sport ausführlich mit dem Vorstand und den Technikern des Volkswagenwerkes in Wolfsburg diskutieren.
Was Sie vor dem Ausfüllen des Fragebogens wissen sollten, steht auf Seite 47.

Angaben zur Person

Alter Familienstand

Geschlecht

Beruf

Sind Sie auto motor und sport-Abonnent?

Ja ☐

Nein ☐

Angaben zum Auto

Welches Auto haben Sie vor dem Golf gefahren?

Marke

Typ

Aus welchen Gründen haben sie sich gerade für einen Golf entschieden?

Welchen Golf-Typ fahren Sie?

Mit 50 PS-Motor ☐

Mit 70 PS-Motor ☐

Wann wurde Ihr Auto zugelassen?

Unmittelbar nach Produktionsbeginn ☐

Ende 1974 ☐

Frühjahr 1975 ☐

Bisher gefahrene Kilometer

10 000 ☐

20 000 ☐

30 000 ☐

40 000 ☐

50 000 ☐

über 50 000 ☐

Wieviel Benzin verbraucht Ihr Golf im Durchschnitt?

8 bis 9 Liter/100 km ☐

9 bis 10 Liter/100 km ☐

10 bis 12 Liter/100 km ☐

über 12 Liter/100 km ☐

Wie hoch ist der Ölverbrauch?

Nicht meßbar ☐

Unter 0,5 Liter/1000 km ☐

Zwischen 0,5 und 1,0 Liter/1000 km ☐

Über 1,0 Liter/1000 km ☐

Wie lange halten die Vorderreifen?

Unter 10 000 km ☐

10 000 bis 15 000 km ☐

15 000 bis 20 000 km ☐

20 000 bis 30 000 km ☐

über 30 000 km ☐

Damit Ihr Opel ein Opel bleibt.

Die Vorteile von Original Opel-Ersatzteilen sind gleichbleibend hohe Qualität und absolute Paßgenauigkeit. Sie sollten darauf bestehen.

OPEL GM

Welche Defekte an der Mechanik traten während des Betriebes auf? Schildern Sie bitte kurz das Ausmaß des Schadens und nennen Sie den dazugehörigen Kilometerstand.

Wie wurden die Schäden behoben?

- Durch eine Vertragswerkstatt ☐
- Freie Werkstatt/Tankstelle ☐
- In eigener Regie ☐

Wie hat die VW-Werkstatt Ihrer Meinung nach gearbeitet?

- Sehr gut ☐
- Zufriedenstellend ☐
- Gerade noch ausreichend ☐
- Ungenügend ☐

Wurden noch nach der Garantiezeit eventuelle Schäden auf Kulanz behoben?

- Immer ☐
- In bestimmten Fällen ☐
- Niemals ☐

Mußten Sie außerhalb der normalen Inspektionen in die Werkstatt?

- Nein ☐
- Einmal ☐
- Mehrfach ☐

Entstehen bei schlechten Straßen (Kopfsteinpflaster) Klappergeräusche im Wagen?

- Nein ☐
- Im Bereich der Heckklappe ☐
- Im Bereich der Türen ☐
- An anderen Stellen ☐

Zeigt Ihr Wagen im Regen Undichtigkeiten?

- Nein ☐
- Im Bereich der Fenster ☐
- Im Fußbodenraum ☐
- Im Kofferraum ☐
- An anderen Stellen ☐

Haben Sie schon Rostspuren an Ihrem Auto entdeckt?

- Nein ☐
- An den Chromteilen ☐
- An der Heckklappe ☐
- An anderen Stellen ☐

Funktionieren die Türschlösser zufriedenstellend?

- Immer ☐
- Es gab schon Schwierigkeiten ☐

Gab es schon Startschwierigkeiten mit Ihrem Auto?

- Nein ☐
- Einmal ☐
- Mehrfach ☐

Sind Sie mit dem Golf schon unterwegs liegengeblieben?

- Nein ☐
- Einmal ☐
- Mehrfach ☐

Welche Punkte erscheinen Ihnen am Golf am meisten verbesserungsbedürftig?

- Karosserie ☐
- Motor ☐
- Getriebe/Antrieb ☐
- Fahrwerk ☐
- Bremsen ☐
- Verarbeitungsqualität ☐

Was schätzen Sie am Golf am meisten?

- Aussehen ☐
- Raumausnutzung ☐
- Fahrleistungen ☐
- Straßenlage ☐
- Passive Unfallsicherheit ☐
- Wirtschaftlichkeit ☐
- Zuverlässigkeit ☐

Würden Sie den Golf wieder kaufen?

- Auf jeden Fall ☐
- Vielleicht ☐
- Auf keinen Fall ☐

Zum Fragebogen:

Die meisten Fragen lassen sich durch Ankreuzen der zutreffenden Antwort erfassen. Alle Teilnehmer nehmen an einer Verlosung teil: 1. Preis ein Blaupunkt-Autoradio „Berlin electronic“ mit eingebautem Verkehrsfunk-Decoder und elektronischem Suchlauf. 2. Preis 2000 l Benzin, 3. Preis 1000 l Benzin, 4. und 5. Preis je 500 l Benzin, 6. bis 10. Preis je ein Autoradio Blaupunkt „Frankfurt“, 11. bis 20. Preis je eine kostenlose Inspektion für einen Golf im Wert von 200 DM. Schreiben Sie in Blockschrift oder mit der Schreibmaschine. Den ausgefüllten Fragebogen schicken Sie bitte mit dem Kennwort „Ein Jahr Golf“ bis 31. August 1975 an

Redaktion
auto motor und sport,
7000 Stuttgart 1, Postfach 1042.

Nachrichten aus der Technik

Scheinwerfer mit Doppelfunktion

Die französische Firma Cibié hat einen neuen Scheinwerfer entwickelt, der die Funktionen eines Zusatz-Halogen-Fernscheinwerfers und eines Nebelscheinwerfers in sich vereinigt.

BI-OSCAR von Cibié

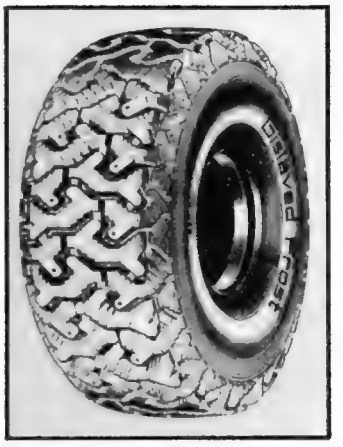
Der sogenannte BI-OSCAR verfügt über zwei Reflektoren und ist mit zwei H2-Halogenlampen ausgerüstet. Der neue Scheinwerfer ist typgeprüft. Das schwarzlakkierte Gehäuse des Scheinwerfers hat einen Durchmesser von 220 mm und eine Tiefe von 125 mm. Der Cibié BI-OSCAR wird ab Herbst 1975 in Deutschland lieferbar sein.

Klimaanlage für Granada

Für den nachträglichen Einbau bietet Ford seit kurzem eine Klimaanlage für alle Granada-Modelle mit V6-Motoren an. Das Kühlgerät kostet 1528 Mark und leistet rund 4000 Kilokalorien pro Stunde, das heißt, daß die Temperatur im Wageninnern um mindestens zehn Grad gegenüber der Außentemperatur abgesenkt werden kann.

Programm erweitert

Die schwedische Reifenfirma Gislaved hat ihr Reifenprogramm erweitert und bietet auf dem Sektor der spikelosen Winterreifen unter dem bezeichnenden Namen „Frost" einen Gürtelreifen in folgenden Dimensionen an: 155 SR 12, 135 SR 13, 145 SR 13, 155 SR 13, 165 SR 13, 175 SR 13, 165 SR 14, 175 SR 14, 185 SR 14, 155 SR 15, 165 SR 15.



Haftreifen von Gislaved

Porsche Jahrgang 76

Eine Straffung des bisherigen Typenprogramms hat Porsche nach den Werksferien vor. Künftig wird es nur mehr drei Grundtypen geben: Porsche 911, Carrera und turbo. Der Typ 911 S wird ersatzlos aus dem Programm gestrichen. Dafür erhält das Grundmodell mit der schlichten Bezeichnung 911 rund 15 PS mehr bei unverändertem Hubraum von 2,7 Litern. Die Höchstgeschwindigkeit des mit 165 PS schwächsten Porsche dürfte bei 220 km/h liegen. Die nächste Leistungsstufe stellt der Carrera dar, dessen auf 3 Liter vergrößerter Motor 200 PS abgibt. Wie alle übrigen Porsche-Modelle hat nun auch der neue Carrera zur Gemischaufbereitung eine Bosch K-Jetronic. Die mechanische Hochdruckeinspritzung ist damit auch bei Porsche endgültig passé. Als Höchstgeschwindigkeit darf man beim neuen Carrera trotz der um 10 PS geringeren Leistung ca. 235 km/h erwarten. Im Drehmomentverhalten und im Kraftstoffverbrauch wird der neue Motor hingegen günstiger abschneiden. Topmodell bleibt nach wie vor der 260 PS starke und 250 km/h schnelle Porsche turbo, der unverändert weiter gebaut wird.

Neue Modelle: Trend zur Leistung

Zur IAA in Frankfurt wird VW einen Golf Sport vorstellen, der von einem 110 PS starken 1600 ccm-Motor intensiv beflügelt wird. Das mit einer K-Jetronic ausgerüstete Sport-Triebwerk soll dem auf 5½ J x 13-Rädern und 175/70 HR 13-Gürtelreifen rollenden Sport-Golf eine Höchstgeschwindigkeit von 182 km/h und eine Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in 9,8 Sekunden ermöglichen.

Mit dem gleichen Motor ausgerüstet, wird ein sportlicher Audi 80 GTE vorgestellt, der von 0 auf 100 km/h in weniger als elf Sekunden beschleunigen und eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 175 km/h erreichen soll.

Ebenfalls über 110 PS verfügt das Antriebsaggregat des Ford Escort RS 2000, der 175 km/h erreichen soll und ebenfalls auf der IAA vorgestellt wird.

Heckspoiler und neugestaltete Front: Ford Escort RS 2000

Mehr Last am Haken

Renault hat die zulässigen Anhängelasten gemeinsam mit dem TÜV überprüft und teilweise beträchtlich erhöht. Hier die neuen Anhängelasten für gebremste Anhänger:

Renault 4	600 kg
Renault 5 TL	700 kg
Renault 5 LS	800 kg
Renault 6/850	650 kg
Renault 6 TL	900 kg
Renault 12 TL/TS	1000 kg
Renault 15 TL	1000 kg
Renault 15 TS	1050 kg
Renault 16 L/TL	1250 kg
Renault 16 TX	1350 kg
Renault 17 TL	1050 kg
Renault 30 TS	1500 kg

Der Mann. Die Frau.

Das Auto. Honda Civic.

Beide sollten dieses Auto probefahren, bevor sie sich entscheiden.

Unverbindliche Preisempfehlung:
2-türig DM 7.900,–
(Hondamatic zuzüglich DM 600,–)
incl. MwSt.
3-türig DM 8.170,–
(Hondamatic zuzüglich DM 600,–)
incl. MwSt.

Diese Preise wurden seit April 1974 nicht verändert.

Um begeistert von einer Sache zu sein, sollte man sie erst einmal genau kennengelernt haben. Mit kritischem Verstand und besonderer Aufmerksamkeit fürs Detail. Er und sie sollen prüfen. ES.

Das Auto. Honda Civic. Bei einer Probefahrt. Nur so kann man verstehen, warum wir schlicht sagen:

Das Auto. Honda Civic.

Technische Daten:
54 PS, 1170 ccm, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, Dauergeschwindigkeit 145 km/h, von 0 auf 100 in 16 sec., verbraucht 7,8 Liter Normalbenzin.

Den Honda Civic gibt es auch mit zusätzlicher Hecktür und als Hondamatic.

Serienmäßige Ausstattung:
Heizbare Heckscheibe, Gürtelreifen, Zweikreis-Bremssystem, Bremskraft-Verstärker, Kopfstützen, Sicherheitslenksäule, Drehstrom-Lichtmaschine, Radio, Liegesitze, Teppichboden, Tageskilometerzähler, Metallic Lackierung und vieles mehr.

Der Honda Civic-Motor ist schon jetzt für das künftige Benzin-Blei-Gesetz* ausgerüstet!

Honda Civic. Ein Schritt in eine bessere Zukunft.

* Tritt in Kraft am 1. 1. 1976

Für weitere Informationen und Händlernachweis schreiben Sie bitte an: European Honda Motor Trading GmbH, 605 Offenbach, Sprendlinger Landstr. 166

Am Anfang waren kleine Brötchen

Entwicklungschef in Wolfsburg: Ernst Fiala.

Von Paul Simsa

Er ist Gastarbeiter mit dem Paß eines Landes, in dem keine Zitronen blühen: Aus Österreich wie Ferdinand Porsche, der in Böhmen geboren war, wo Großvater Fiala sudetenländliche Brötchen buk. Vater Fiala blieb beim nahrhaften Handwerk, doch es zog ihn in die große Welt: Er wurde Zuckerbäcker in Wien, wo er en gros die Bahnhöfe belieferte.

So ist Ernst Fiala ein Wiener aus solidem Provinzstamm, und bis heute spricht er akzentfrei österreichisch, sofern man das mit hochdeutschen Ohren beurteilen kann. Auf bundesdeutsches Wohl hat er geschworen: als Professor den Beamteneid.

1928 ist er geboren, somit 47, mißt 1,76 bis zum Gipfelpunkt der Mittelglatze und wiegt maßvolle 85 kg. Sein Schwung wirkt ungestreßt, und der Magen blieb auch auf Wolfsburgs hohem Schleudersitz in Ordnung.

Er ist der Techniker im Vorstand des Volkswagenwerks, Chef des Bereichs Forschung und Entwicklung; Personalbestand 7000, davon 2000 bei Audi/NSU. Er ist verantwortlich für alles in Technik und Design, was dem Volk an Volkswagen gefällt und mißfällt und im voraus für die absehbare Zukunft. Zwar entscheidet der Gesamtvorstand, doch er schlägt vor und führt aus, was auf die Bänder kommt.

Werdegang eines Technikers

So weit er zurückdenken kann, wollte er Maschinen bauen, Erfindungen machen. Zur Zeit des Abiturs, das in Österreich Matura heißt, kam mal die Chirurgie in den Blick; sie stünde seinem Typ nicht schlecht.

Der Thron erfordert einen Supermann: Wolfsburgs Modellbäcker soll Horizont beweisen und doch Nerv für Details, mutig sein und vorsichtig, hart und nett. Und Spaß dran haben. Er hat.

Zunächst mußte er als Luftwaffenhelfer Wien verteidigen. In der miesen Zeit nach dem Kriegsschluß fragte er die amtliche Berufsberatung, die von Industriepessimismus beherrscht war: Im Textilwesen sei am ehesten etwas zu machen. So begann er 1947 an der technischen Hochschule in Wien den allgemeinen Maschinenbau und schloß 1952 als Diplomingenieur ab.

Aber bei den stationären Maschinerien („Leider sind sie unbeweglich, das ist kläglich", hatte er auf dem Realgymnasium gedichtet) mußte es nicht mehr bleiben; er wurde Assistent am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrwesen an der TH Wien und 1954 Dr. techn. (zu deutsch: Dr.-Ing.), Dissertationsthema: „Seitenführungskräfte am rollenden Luftstreifen", ein Beitrag zur Theorie des Gürtelreifens. „Erstmals wurde die Reifenkrone als biegesteifer Balken in Rechnung gesetzt."

Nach Formeln kann man kein Auto bauen, die Ausführung bleibt persönliche Entscheidung — mit offenem Ohr fürs Team.

Er füllte seine Freizeit zielstrebig, lieferte statische Berechnungen für Omnibuskarosserien und heiratete Lilli, die eigentlich Friederike heißt und Banksekretärin war, fortan Frau Fiala und seitdem der ansehnliche Background, ohne den es nur einen halben Fiala gäbe.

Vom Motorradfahren auf der himmelblauen Puch 125 hatte ihn „ein Winter geheilt", mit Lilli fuhr er damals schon auf vier Rädern. Auf den Renault 4 CV, dem einmal die halbe Pendelachse allein davonlief, folgte 1955 ein Mercedes-Diesel mitsamt dem Eintritt in die Versuchsabteilung bei Daimler-Benz. Dort gab es Versuchswagen, und der Diesel wurde verkauft, um die Wohnungseinrichtung zu bezahlen.

Die Jahre bei Mercedes

„Bei Daimler-Benz habe ich die Praxis des Automobilbaus kennengelernt", sagt Ernst Fiala. Chef im Karosserieversuch Sindelfingen war Karl Wilfert, der sich noch mit der heutigen S-Karosserie ein Denkmal gesetzt hat. Zum Karosseriebau kam bei zahllosen Versuchsfahrten mit Rudolf Uhlenhaut „das ganze Auto", der Flügeltür-300 SL lief eben an, der Roadster folgte, „auf diesen Autos habe ich fahren gelernt". Bei den Entwicklungen bis 1963 war Ernst Fiala dabei, zuletzt beim 600. Sicherheitsforschung stand obenan, die Ära Wilfert wurde epochemachend, bei Gurtversuchen saß Fiala oft selbst auf dem Katapultsitz.

1954 begann die lange Reihe seiner wissenschaftlichen Veröffentlichungen, Karosserie- und Fahrwerkstechnik als Spezialthema, 150 Patentanmeldungen gehen bis heute auf seinen Namen. 1963 holte ihn die Technische Universität Berlin: Er wurde Ordentlicher Professor und Direktor des Instituts für Kraftfahrzeuge, zugleich Leiter der Prüfstelle.

Das war ein Start bei nahe Null, denn noch nicht mal alle Kriegsschäden waren beseitigt, und Berlin ist ein Politikum; das Institut brauchte einen sozialen Themenschwerpunkt, und der lag

VW-Entwicklungschef Fiala

nahe: Sicherheitsforschung. Und Wind muß der Direktor machen, denn er betreibt keine Kathederwissenschaft; Installationen kosten Geld.

Als Professor in Berlin

In Berlin ist Fiala zu großer Form aufgelaufen. Immer gab es in seinem Institut etwas zu sehen und zu hören, auch für die Zeitung. Die Industrie wurde mobilisiert, sie finanzierte Forschungsaufgaben 25fach gegenüber „den paar Mitteln von der Universität".

Untersucht wurden beispielsweise die Abstützkräfte durch Arme und Beine bei Auffahrunfällen, Beeinflussung des Menschen durch Fahrzeugschwingungen, Verhalten unter Alkohol, Probleme von Gurtsystemen, Kopfstützen, Taxi-Trennscheiben, Airbag, der Einfluß von konstruktiven Maßnahmen u. a. auf das dynamische Verhalten von Fahrzeugkolonnen, Fahrsimulatoren wurden entwickelt, Konzepte von Sicherheitswagen, Antriebssysteme von Elektrik über Hybriden bis Dampf erforscht, Nutzen/Kosten-Analysen für Sicherheitsmaßnahmen (Aufwand im Verhältnis zu Effekt) entwickelt.

Der Einfluß auf Entscheidungen bei Industrie und Behörden war beträchtlich, Mitarbeiter und Schüler nahmen Erkenntnisse in die Werke mit wie zuvor Fiala von Mercedes, wo gemurmelt wurde, er hätte Mitgebrachtes an die eigene Fahnenstange gehängt, als das Institut ein Sicherheitswagenkonzept veröffentlichte. Mitnichten, sagt er: „Es ging um alles, was sicher war, und da war der Pralltopf eben dabei."

1970 warf er die Arbeit in Berlin hin, als dem Institut im Zug der Zeitstimmung diktiert wurde, zu 90 Prozent Zukunftsforschung für Massenverkehrsmittel statt umgekehrt Verbesserung am Auto zu betreiben.

Auswandern — oder zu VW?

„Zur Industrie zurück oder auswandern?" Er blieb, denn das Volkswagenwerk stieg ins ESV-Projekt ein, den amerikanisch orientierten Normenkatalog für einen Sicherheitswagen, der scheinbar nur zu einem Monstrum mißgedeihen konnte. In nur 18 Monaten entwickelte das VW-Team den ESW I, der für die noch ungeahnte Energiekrise an Aktualität gewonnen hat.

Die Talentprobe auch in der ansehnlichen Styling-Entscheidung qualifizierte den Professor zu den Rettungsmaßnahmen für das VW-Modelldesaster. Anfang 1972 bekam er zur Forschung auch die Entwicklung. Als Techniker der Ära Leiding hat er die Entwicklung des Passat aus dem Audi 80, in Wolfsburg den Golf mit dem Scirocco und aus Ingolstädter Entwicklung den Audi 50 auf dem Konto, dazu den neuen Lasttransporter LT, Zukunftsentwicklungen laufen. Motoren sind nicht seine Spezialität, aber „man muß wissen, was man will".

Daß er am Sessel seines Entwicklungsvorgängers Professor Holste und des Audi-Schöpfers Ludwig Kraus gesägt

Fast nicht gestellt: Lilli mit Abenddrink, Vater mit Akten, Nachwuchs mit Anliegen, Streß nur dienstlich.

habe, lehnt er energisch ab: „Ich hatte genug zu tun und gar keine Zeit."

Jedenfalls hatte er eine Erbschaft gemacht, die das Grausen lehren konnte, wenn man an Konzernrationalität dachte. Was er in kurzen dreieinhalb Jahren daraus gemacht hat, sieht man auf den Straßen, wobei er über den Impuls von Audi und NSU (Basis Golf) nicht schief spricht. Dem geknickten Wolfsburger Selbstbewußtsein hat er aufgeholfen, „früher als man denkt": Die Koppelachse war 1971 fertig, und obenliegende Nockenwelle hatte schon der 1972 gekappte VW Prototyp EA 288.

Bis 1972 kam er noch zum Schreiben, seitdem ist der Tag randvoll fürs Machen, etwa zehn Prozent direkte Arbeit am Objekt, 20 Prozent kann man noch schöpferisch nennen, der Rest ist Koordination, Verwaltung, Beratung, Entscheidung. Wie fühlt man sich nach Wien—Stuttgart—Berlin im Großdorf Wolfsburg? Er sieht es positiv: „Die geringe Ablenkung durch äußere Reize führt dazu, daß innerbetriebliche Konflikte um so intensiver sind."

Zwischen 7.30 und 8 Uhr startet er vom Dienstbungalow („zu groß", sagt Lilli) am Wolfsburger Waldrand, für spezielle Tests auch früher, ziemlich regelmäßig ist er um 19 Uhr zu Hause, wo Lilli einen Drink im großen Glas mixt; den teilen sie sich schlückchenweise, und daneben ist schon die Tasche für die Heimarbeit offen — nach der Tagesschau ist sie fällig bis etwa 23 Uhr. Urlaub je 14 Tage im Sommer (Alpensüdrand) und Winter (Wien oder Berlin, auch Ski in Gegend Tauernpaß), oft blieb's beim Plan.

Im Büro hängen Fiala-Federzeichnungen von einem Griechenland-Urlaub und ein Feininger-Seestück, er malt auch gern, spielt Klavier von Mozart bis Chopin, und Orgel, liest Historisches und mag alte Häuser, hat auf dem Wörther See den Segelschein gemacht, und lebt in Harmonie nicht nur mit Lilli, sondern auch mit den Söhnen Andreas, 19, Georg, 18, und Tochter Hemma, 14, getauft nach einer historischen Kärntnerin, der heiligen Hemma von Gurk.

Nicht alles selber machen

Wie steht's mit dem Interesse für Styling? VW hat keinen Chefdesigner, sondern drei: VW-Schäfer in Wolfsburg, Audi-Warkus und NSU-Luthe in Ingolstadt. Styling-Interesse sei ihm eine Ersatzhandlung für Bildhauerei, sagt Fiala, ein selbstgemachtes Sportwagen-Spantmodell von 1972 hat Proportion: Bertone beriet beim Audi 50, Golf und Scirocco sind ein Drittel Giugiaro („sein Stil sagt mir etwas") und zwei Drittel VW. Fiala mag Colani, den Exzentriker: „Da sieht man, was nicht geht." Leiding „hat Formgefühl". Und Schmükker? Die Frage bleibt offen, der aktualitätsbedrängte Boß ist noch nicht ausgelotet. Schleudersitz? Lilli lächelt, das Stichwort ist ihr nicht neu, aber Ernst Fiala sieht drein wie ein Bäcker, der sich seiner Brötchen nicht schämen muß. Die Universität reizt nach wie vor. Plan fürs Alter: Lehren und mehr Wissen erwerben.

Ausspruch einer Fernseherin bei Betrachtung eines Fiala-Interviews: „Eigentlich ein ganz origineller Mensch." Was hat sie in Wolfsburg erwartet?

Warum Sie echt russischen Wodka auch mit geschlossenen Augen erkennen können.

Zunächst zum Normalfall. Sie betreten ein Spirituosenfachgeschäft und schlagen den Weg zum Wodkaregal ein, um aus dem reichhaltigen Angebot nichtrussischer und dem bescheidenen Angebot echt russischer Wodkas eine Flasche Moskovskaya auszuwählen.

Recht so.

Nun zur Ausnahmesituation. Sie betreten ein Spirituosenfachgeschäft, schlagen den Weg zum Wodkaregal ein, um aus dem reichhaltigen Angebot nichtrussischer und dem bescheidenen Angebot echt russischer Wodkas eine Flasche Moskovskaya auszuwählen.

In diesem Moment fällt der Strom aus, und Sie stehen völlig im Dunkeln. Wie finden Sie nun Ihren Lieblingswodka?

Bewahren Sie bitte Ruhe. Beginnen Sie, die Flaschen im Regal systematisch der Reihe nach abzutasten.

Müssen Sie dabei feststellen, daß die Flaschen einen zwiebelförmigen Verschluß aufweisen, so scheiden sie – weil kein Moskovskaya – sofort aus.

Haben sie eine Verdickung am Flaschenhals, rund und mit schräg umlaufenden Vertiefungen, so sind es ebenfalls die falschen.

Wölben die Flaschen sich unterhalb des Halses wuchtig nach beiden Seiten, müssen Sie leider immer noch weitersuchen.

Auch Flaschen, die sich turmartig nach oben verjüngen, oder Flaschen aus geriffeltem Glas enthalten mit Sicherheit keinen Wodka Moskovskaya und unter Garantie auch keinen anderen echt russischen Wodka wie etwa Stolitschnaya (40%), Stolovaya (50%) oder Krepkaya (strong: 56%!).

Erst wenn Sie inmitten der Finsternis auf relativ kleine, schmale Flaschen stoßen, die einen schlanken Hals aufweisen und seitlich völlig glatt und senkrecht abfallen (s. Abb.), sind Sie am Ziel.

Denn nur in diesen schlanken, glatten Flaschen wird unser echt russischer (wir betonen: echt russischer!) Wodka Moskovskaya gehandelt.

Sollten Sie sich im Dunkeln dabei ertappen, daß Sie diese Flasche mit nahezu unangemessener Zärtlichkeit betasten, so wollen wir diskret darüber hinwegsehen.

Der Inhalt rechtfertigt die Geste weitgehend.

Generalvertretung für die BRD: Simex, 517 Jülich.
Für West-Berlin: Wissinger, 1 Berlin.

Nur echt russischer Wodka fühlt sich an wie echt russischer Wodka.

Herausfo

In den letzten Jahren konzentrierte sich die Erwartung vieler Honda-Freunde auf eine neue Maschine, die von ihrer Größe und technischen Reife alles bisher Gebotene übertreffen sollte.

Diese Herausforderung haben wir angenommen. Und geben sie heute zurück.

Wir nennen Sie Gold Wing.

Und die Presse nennt die Faszination der Gold Wing beim Namen:

„Ein Motorrad, von dem viele seit langem träumen" (Frankfurter Rundschau)

„Die schwere Maschine liegt nicht nur gut, sie steht auch fast von allein" (Stern)

„Honda greift mit der GL 1000 nach den Sternen. Diese Maschine ist kaum noch mit anderen Motorrädern zu vergleichen" (Münchner Merkur/TZ)

„Ein Herkules unter den Motorrädern. Honda Gold Wing-Rolls Royce auf zwei Rädern" (Weser Kurier)

„An diesem Motorrad kann keiner vorbei, der überlegene – und leise – Leistung auf zwei Rädern sucht" (FAZ)

HONDA

GL1000

GOLD WING

rderung.

„Der Motor ist kaum zu hören.
Er schüttelt auch bei hohen Drehzahlen nicht"
(Bild Zeitung)

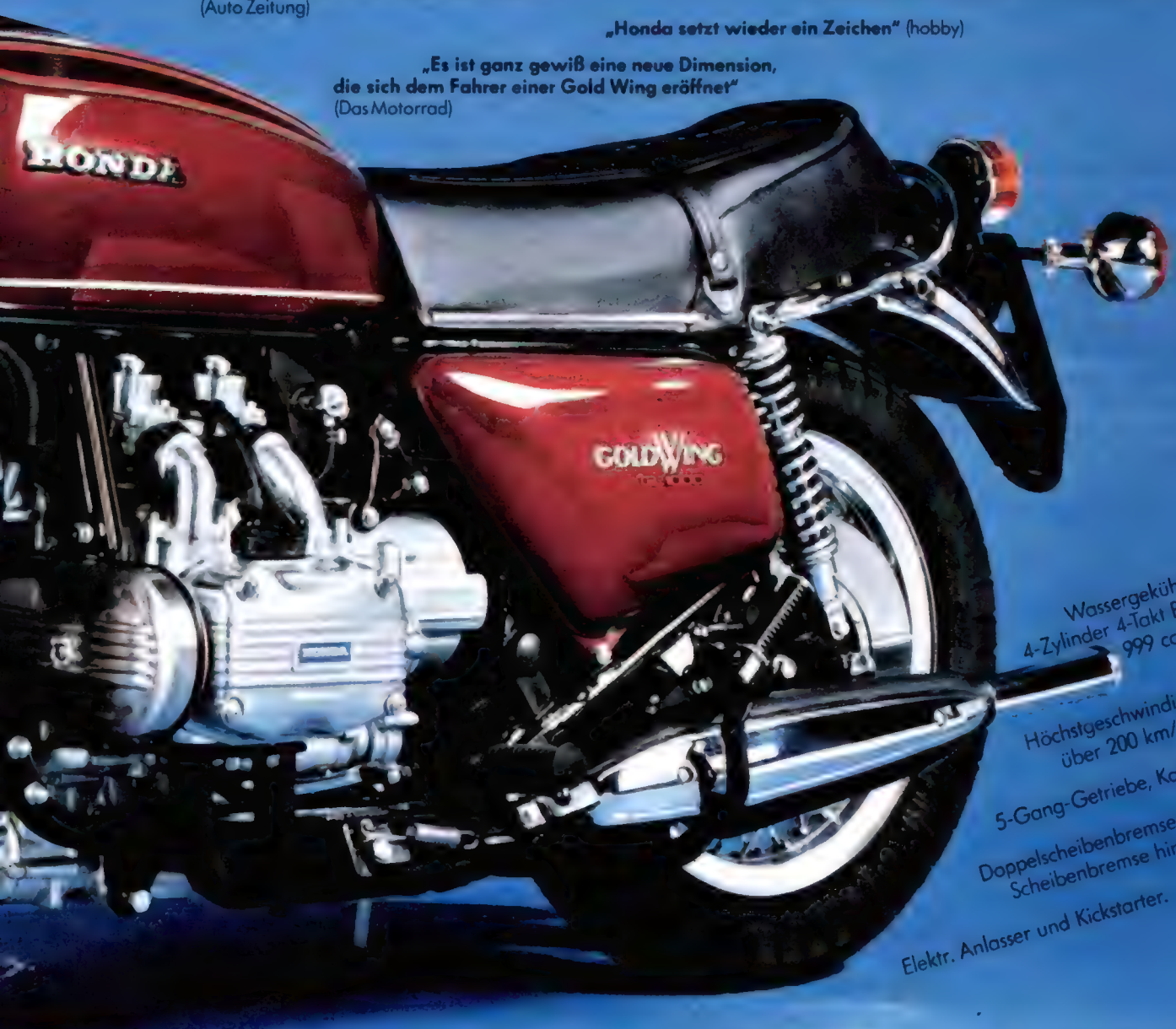
„Die Gold Wing von Honda ist eines der modernsten Motorräder der Welt" (Kicker)

„Erst bei dieser Honda merkt der Fahrer, was er bei anderen Motorrädern vermißt"
(Auto Zeitung)

„Weich setzt der Motor mit einer großen Laufruhe ein, dazu ist er sehr leise" (PS)

„Honda setzt wieder ein Zeichen" (hobby)

„Es ist ganz gewiß eine neue Dimension, die sich dem Fahrer einer Gold Wing eröffnet"
(Das Motorrad)



Wassergekühlter 4-Zylinder 4-Takt Boxermotor 999 ccm, 82 PS

Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h

5-Gang-Getriebe, Kardanwelle

Doppelscheibenbremse vorn
Scheibenbremse hinten

Elektr. Anlasser und Kickstarter.

Wir ruhen nicht auf Tradition. Wir bringen Fortschritt.

Come out on a
HONDA

Für weitere Informationen schreiben Sie bitte an: European Honda Motor Trading GmbH, 605 Offenbach, Sprendlinger Landstr. 166

Mehr Licht

Was leisten Halogen-Hauptscheinwerfer?

Neben ihrer eigentlichen Aufgabe, die Fahrbahn zu beleuchten, dienen Autoscheinwerfer sehr ausgeprägt stilistischen Zwecken. Namentlich die europäischen Karosserie-Designer haben mit ihrer Vorliebe, die Beleuchtung als Stilelement zu benutzen, eine bedenkliche Typenvielfalt angerichtet.

Im Prinzip allerdings beherrschen hauptsächlich drei Bauformen die Vorderseite der Autos:

- Große Rundscheinwerfer mit Durchmessern zwischen 160 und 170 mm.
- Rechteck-Scheinwerfer, zumeist ebenfalls in ziemlich stattlichem Format.
- Doppelscheinwerfer mit sehr kleinen Lichtquellen (Durchmesser ca. 140 mm).

Die drei Systeme besitzen ganz ungeachtet ihrer Leuchtleistung einen klar differenzierten Prestigewert. Sie bestimmen nicht selten die Hackordnung innerhalb einer Modellreihe. Typisches

Bosch-Versuchswagen: stark überbelichtet

Beispiel: VW Passat. Der billigste hat große runde Lichter, der etwas bessere rechteckige und die teuerste Ausführung Doppelscheinwerfer.

Die Vierfachbelichtung gilt als höchstes Rangabzeichen. Sie ist den besseren BMW-Modellen ebenso eigen wie italienischen Super-Sportwagen oder etwa den Rolls-Royce.

Daß der optische Wert beim Betrachten mit dem beim Beleuchten übereinstimmt, wird von Lichttechnikern schon lange bestritten. Zusammen mit der Entwicklungsabteilung von Bosch untersuchte auto motor und sport, was Scheinwerfer wirklich leisten.

Große Rundscheinwerfer

Durchmesser:
7 Zoll = 178 mm
Lampe:
Halogen H4 55/60 Watt

Das Abblendlicht dieses Systems ist tadellos. Sieben Markierungszeichen lassen sich klar ausmachen. Das bedeutet 100 m gute Sicht. Drei weitere sind noch zu erkennen, die effektive Reichweite liegt also bei 130 m. Das Vorfeld ist intensiv beleuchtet, die Breitenwirkung (Leit-

Großer Rechteckscheinwerfer

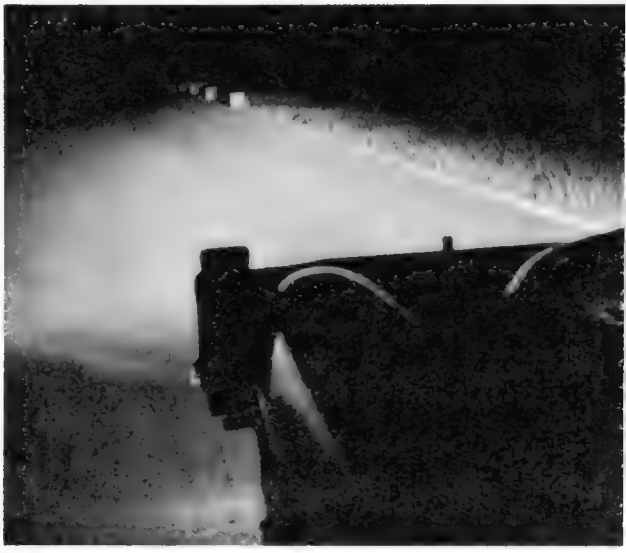
Abmessungen: 133 x 240 mm
Lampe:
Halogen H4 55/60 Watt

Die viereckigen Beleuchtungskörper lieferten trotz ihres von manchen Experten hochgelobten Rufes ein vergleichsweise enttäuschendes Abblendlicht.

Sie beleuchteten sieben Sichtzeichen noch recht klar (100 m) und ließen zwei weitere einigermaßen erkennen (120 m). Die

Doppelscheinwerfer

Durchmesser:
5¾ Zoll = 145 mm
Lampen:
Halogen H1 55 Watt



Das Abblendlicht aus den kleinen Laternen ist kläglich. Nur fünf Sichtzeichen (80 m) werden einigermaßen deutlich angestrahlt. Zwei weitere (100 m) kann das Auge mit Mühe ausmachen. Die Vorfeldbeleuchtung ist gleichmäßig, aber schmal, nennenswerte Breitenwirkung ist nicht geboten.

planke deutlich erkennbar) kann als optimal bezeichnet werden.

Das Fernlicht der großen Rundscheinwerfer verdient ebenfalls eine gute Note. Die Sichtzeichen lassen sich auf eine Distanz von 300 m klar erkennen. Fahrbahnbegrenzungen sind noch auf 600 m Distanz wahrnehmbar. Die Breitenwirkung ist in großer Entfernung gut, im Nahbereich – wo sie nicht unbedingt benötigt wird – sichtbar geringer. Die einfache Lösung ist also voll befriedigend.

Neben lichttechnischen haben die großen Rundscheinwerfer auch wirtschaftliche Vorzüge. Sie lassen sich, falls sie zerbrechen oder blind werden, preiswert ersetzen. Das gilt in ganz besonderem Maße, wenn die Halterung des Einsatzes der SAE-Norm für Sealed Beam entspricht (VW-Porsche und Importwagen).

Reinigungsanlagen lassen sich bei Scheinwerfern dieser Bauart grundsätzlich ohne besondere Schwierigkeit installieren.

Vorfeldausleuchtung ist sehr gut, dafür läßt die Breitenwirkung, namentlich nach rechts, arg zu wünschen übrig.

Das Fernlicht der rechteckigen Lampen ist fraglos hervorragend. Die Beleuchtung im Bereich der Sichtzeichen (300 m) ist außerordentlich intensiv. Fahrbahn-Begrenzungen lassen sich noch auf mehr als 600 m Distanz erkennen. Die Breitenwirkung des Fernlichts ist über eine lange Strecke besser als bei anderen Systemen.

Die Vorzüge der geprüften Rechteckscheinwerfer beschränken sich also auf eine gewisse Überlegenheit des in der Praxis seltener benutzten Fernlichts. Sein Anteil an der Lichteinschaltzeit: weniger als 10 Prozent. Der Preis für diesen Gewinn ist ziemlich hoch: Rechteckscheinwerfer sind als Bauelement und als Ersatzteil unverhältnismäßig teuer.

Für Reinigungsanlagen mit Wischern allerdings eignet sich das Rechtecksystem allerbestens.

Fotos: Thoma

Das Fernlicht aus separaten Scheinwerfern, die für diesen Zweck optimiert sind, ist hervorragend. Die Sichtzeichen im 300 m-Bereich werden ausgesprochen brillant beleuchtet.

Dinge am Straßenrand lassen sich bis zu 800 m weit ausmachen.

Das im Vorfeld noch sehr breit gestreute Licht bekommt mit zunehmender Distanz eine schmale Weitstrahlercharakteristik. Das Zuschalten des Abblendlichts nützt wenig.

Was gut ist: Die kleinen Einsätze sind genormt (SAE), weltweit im Handel und nicht zu teuer. H1-Lampen sind im Gebrauch wirtschaftlicher als H4, sie kosten die Hälfte, und in der Regel müssen nur die mehr strapazierten Abblendlampen ersetzt werden. Im Pannenfall kann sich der Fahrer durch Umstecken der Halogenlampen von Fern- auf Abblendlicht behelfen.

Reinigungsanlagen für Doppelscheinwerfer sind aufwendig und teuer.

Kurztest
R 5 L, R 6

Langhuber in Front

Renault: zwei Sparversionen mit R 4-Motor.

Daß es den Deutschen bislang besonders gut ging, dokumentierten auch manche Importwagen: Sie waren besser ausgestattet und stärker motorisiert als das, was im Ausland für den eigenen Markt für richtig gehalten wurde. Renault beispielsweise sah beim R 5 für den Export nach Deutschland bislang vor allem die aufwendigere TL-Version vor — weniger mochte man dem auch in Sachen Auto verwöhnten Bundesrepublikaner nicht vorsetzen.

Doch die Zeiten haben sich geändert. Die Deutschen sparen mehr und stehen wirtschaftlichen Überlegungen aufgeschlossener gegenüber, so daß auch die mageren Grund-Modelle ausländischer Firmen hier interessant werden. Renault begann gar mit den Sparversionen des R 5 und R 6 zu werben — und hatte, zumindest was den R 5 angeht, prompt Erfolg: Während bis vor kurzem im R 5-Geschäft nur der TL eine ernsthafte Rolle spielte, hangelte sich das schwächere L-Modell von kärglichen fünf Prozent Verkaufsanteil auf runde zwanzig hoch.

R 5 L: 36 PS aus 850 ccm

Das Kernstück der Reduzier-Bemühungen findet sich im Motorraum. Hier sitzt nicht mehr der 44 PS starke Tausender des TL, sondern der altbewährte R 4-Veteran, 850 Kubikzentimeter groß, langhubig (80 mm) und — in diesem speziellen Falle — mit einer maximalen Leistung von 36 PS ausgestattet. Die ganze zwei PS über der Nominalleistung des R 4-Triebwerks rangierende Ziffer resultiert aus einem anderen Vergaser — und bringt den R 5 L damit hier unnötigerweise in eine höhere Versicherungsstufe.

Doch nicht nur am Motor fehlt es, wird vom Bundesrepublik-Basismodell TL ausgegangen. Es gibt keine Heckscheibenheizung, keine Drehstromlichtmaschine, keinen abblendbaren Innenspiegel, keine Aschenbecher hinten, nur eine Wischerstufe, Trommel- statt Scheibenbremsen, und schließlich kann der L nicht mit Faltdach und Knüppelschaltung geliefert werden.

In barer Münze zeigt sich der Konsumverzicht in acht gesparten Hundertmarkscheinen erkenntlich; der R 5 L kostet DM 7500,—, der TL DM 8300,—.

Beim Fahren wird schnell deutlich, woran es dem R 5 L am meisten fehlt: am Motor und an den Bremsen. Die Fahrleistungen rangieren spür- und meßbar unter denen des Einliter-Pendants (siehe Tabelle), und noch mehr fallen im Vergleich mit dem TL die schwächlichen Trommelbremsen ab. Sie sprechen in kaltem Zustand giftig an und lassen bei Belastung schnell nach. Hier bietet der mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern ausgerüstete TL die größeren Reserven.

Zum Motor ist noch zu sagen, daß er problemlos mit Normalbenzin auskommt und sich durch Genügsamkeit hervortut. Der Testverbrauch beim R 5 L betrug 7,5 Liter — bei zurückhaltender Fahrweise konnte mit sieben Litern ausgekommen werden. Solch gute Futterverwertung sichert dem R 5 L zusammen mit seinem 41 Liter-Tank einen ungewöhnlich großen Aktionsradius von rund 500 Kilometern.

R 6: 34 PS aus 850 ccm

Der Renault 6 in Schlicht-Ausführung, von Renault/Deutschland als „größter

Viel Fahrkomfort, aber schlechte Fahrleistungen: Renault 6.

Zum Vergleich	Renault 5/850	Renault 5 TL	Renault 6/850	Renault 6 TL
Hubraum ccm	845	956	845	1108
Leistung PS bei U/min	36/5500	44/5500	34/5000	48/5300
Preis DM	7500,–	8300,–	7985,–	8860,–
Beschleunigung in s				
0 bis 60 km/h	8,5	7,6	10,0	7,5
0 bis 80 km/h	15,5	12,7	18,5	13,0
0 bis 100 km/h	26,8	21,0	34,5	20,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	124,1	136,4	120,0	133,3

Achthundertfünfziger" apostrophiert, wird erst seit April in die Bundesrepublik importiert.

Im Gegensatz zum TL-Modell, dessen Elfhunderter-Motor inzwischen auf 48 PS erstarkte, hat der einfachere Bruder nur das zu bieten, womit auch im R 4 zu rechnen ist: 34 PS. Die Reduzierung der Ausstattung erfolgte dagegen sparsamer als beim Parallel-Beispiel R 5; gegenüber der TL-Version muß der Käufer eines Einfach-R 6 nur die Heckscheibenbeheizung, die vorderen Scheibenbremsen und eine Drehstromlichtmaschine vermissen.

Auf der Straße freilich vermißt er am meisten die Leistung. Im Gegensatz zum Spar-R 5, der mit seinen 36 PS, geringerem Gewicht und günstigerer Aerodynamik noch brauchbaren Vortrieb zu erzeugen vermag, herrscht beim R 6/850 das totale Phlegma vor.

Die Meßwerte unterstreichen diesen Eindruck: Vom Stand auf 100 km/h vergehen fast 35 Sekunden, woraus sich für die Fahrpraxis ableiten läßt, daß Überholvorgänge nur noch in Ausnahmefällen eingeleitet und erfolgreich abgeschlossen werden können. Man fährt mit 2 CVs um die Wette – allerdings betont komfortabel und bemerkenswert leise. Der R 6 unterbot den R 5 L in den Phonzahlen noch einmal beträchtlich; bei 100 km/h wurden beim größeren und schwereren R 6 nur 77 dBA registriert, der auch subjektiv dröhnender wirkende R 5 L brachte es schon auf 80 dBA und damit auf einen höheren Lästigkeitsgrad.

Im Benzinverbrauch zeigte sich auch der R 6 genügsam; im Mittel wurden 8,2 Liter Normalbenzin konsumiert – etwas mehr als beim zwei PS stärkeren R 5 L. Hier spielen das höhere Gewicht und die ungünstigere Aerodynamik eine Rolle.

Sind die Sparversionen von Renault empfehlenswerte Modelle? Sie sind es zweifellos nur bedingt, denn für den Minderbetrag zur jeweils entsprechenden TL-Ausgabe wird auch sehr viel weniger geboten. Wer freilich in diesem Bereich mit der einzelnen Mark zu rechnen gewohnt ist, für den können die beiden Sparer aus Frankreich erwägenswerte Alternativen sein, zumal sie ihre motorische und sonstige Schlichtheit sehr dezent tragen. Nur bei genauestem Hinsehen nämlich läßt sich von außen über die kleine Typenbezeichnung erkennen, daß hier zwei Achthundertfünfziger entstanden sind, die auf dem deutschen Markt in die Polo-Klasse eindringen wollen.

Klaus Westrup

Bessere Beschleunigung, aber auch mehr Geräusch: Renault 5 L.

Fotos: Seufert

Licht und Schatten

Dauertest-Report: Audi 50 GL, Oldsmobile Cutlass, Porsche 911, Volvo 244 DL.

Zwei neue Dauertestwagen bereichern den Wagenpark von auto motor und sport: ein gelber Ford Escort 1300 GL mit 54 PS-Motor und ein roter Mercedes 240 D 3.0, dessen 80 PS starker Dieselmotor bekanntlich die ungewöhnliche Zylinderzahl fünf aufweist. Über erste Erfahrungen mit den beiden Kandidaten wird auto motor und sport im nächsten Dauertest-Report berichten.

Audi 50 GL: handlicher Sparer

Seit seiner Übernahme im März hat der kleine Ingolstädter Dreitürer fleißig Kilometer gesammelt: über 26 000 km in nur vier Monaten beweisen, daß der handliche Fronttriebler nicht nur in der Stadt, sondern häufig auch auf Langstrecken benutzt wird.

Neben seinem praxisgerechten Konzept ist hierfür der kräftige 60 PS-Motor ebenso verantwortlich wie das vorbildliche Fahrwerk, das für ein so kleines, leichtes Auto erstaunlich viel Federungskomfort bereitstellt. Während anfänglich einige Ärgernisse im Bereich der Elektrik auftraten, verlief der Großteil der bisherigen Testdistanz ohne besondere Vorkommnisse. Nur einmal, bei Kilometerstand 8479, setzte ein gerissener Gaszug den Audi außer Gefecht: er mußte in eine Werkstatt geschleppt werden. Inzwischen wurde – ebenso wie beim Golf – die Gaszug-Qualität verbessert, so daß Schäden dieser Art künftig nicht mehr vorkommen sollten.

Ebenso wie die Aufwendungen für Inspektionen und Pflegedienste halten sich auch die Benzinkosten beim Audi 50 GL in erfreulich engen Grenzen: Ein Testverbrauch von 8,8 Liter Super pro 100 km ist angesichts des gebotenen Temperaments günstig.

Oldsmobile Cutlass: kräftiger Schlucker

Deutlich anspruchsvoller ist in diesem Punkt der Cutlass, der es auch in der warmen Jahreszeit kaum unter 20 Litern tut. Daß er sich mit preiswerterem Normalbenzin begnügt, ist dabei nur ein schwacher Trost.

Man muß sich also darauf einstellen – ebenso wie auf die überdurchschnittlich hohen Reparatur- und Ersatzteilkosten. Andererseits zeichnet sich das amerikanische Großserienprodukt durch eine weitgehend problemlose Technik aus – beim Testwagen erwies sich bisher nur das Kühlsystem als anfällig. Um die Zuverlässigkeit und die Kostensituation noch sicherer beurteilen zu können, wurde die Dauertest-Distanz für den Cutlass auf 75 000 Kilometer verlängert.

Audi 50 GL

km-Stand bei Übernahme 912

km-Stand 30. 6. 26 985

Gefahrene km 26 073

Testverbrauch 8,8 L/100 km

Störungen

km 1 950
Sicherung für heizbare Heckscheibe und Scheibenwaschanlage defekt

km 3 083
Gaspedal bleibt hängen

km 4 607
Batterie defekt

km 5 029
Ladekontrolle flackert

km 5 118
Sicherung für heizbare Heckscheibe wieder defekt

km 8 479
Gaszug gerissen, Sicherung wieder defekt (heizbare Heckscheibe)

Wartungsarbeiten

km 7 500 Pflegedienst mit Ölwechsel und Material	DM 30,46
km 17 876 Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 126,85
km 22 500 Pflegedienst mit Ölwechsel und Material	DM 37,84

Reparaturen

km 2 001 Sicherung für heizbare Heckscheibe erneuert	Garantie
km 3 200 Gasbetätigung gangbar gemacht	Garantie
km 4 712 Batterie erneuert	Garantie
km 5 190 Sicherung (heizbare Heckscheibe) erneuert und Lichtmaschinenkabel befestigt	Garantie
km 8 479 Wagen abgeschleppt und Gaszug ersetzt	DM 101,07
km 17 876 Bremsbeläge vorn erneuert	DM 39,07

Oldsmobile Cutlass

km-Stand 30. 4. 52 300

km-Stand 30. 6. 66 239

Gefahrene km 13 939

Testverbrauch 21,5 L/100 km

Störungen

km 59 586
Kühler verliert Wasser

km 60 529
Bremsen schwach, Beläge abgenutzt

Wartungsarbeiten
(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 56 881 Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 76,28
km 60 529 Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 378,39
km 65 859 Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 126,63

Reparaturen

km 60 529 Wasserpumpendichtung erneuert	DM 103,90
Kühler gelötet	DM 25,97
Bremsbeläge vorn erneuert	DM 248,09
Bremsscheiben vorn erneuert	DM 695,64

Volvo 244 DL

km-Stand 30. 4.
27 238

km-Stand 30. 6.
39 538

Gefahrene km
12 300

Testverbrauch
14,4 L/100 km

Störungen

km 28 526
Fahrertüre schließt schlecht, Biluxbirne rechts defekt, Handschuhkastenschloß defekt
km 32 569
Fahrertüre schließt schlecht, springt auf
km 36 385
Gaspedal bleibt hängen

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 32 439
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 202,18

Reparaturen

km 28 671
Biluxbirne rechts erneuert DM 22,50
km 32 439
Handschuhkastenschloß erneuert und Fahrertüre eingestellt Garantie

Porsche 911

km-Stand 30. 4.
47 631

km-Stand 30. 6.
60 112

Gefahrene km
12 481

Testverbrauch
13,5 L/100 km

Störungen

km 57 512
Bremswirkung läßt nach
km 59 187
Gaspedal schwergängig, Motor verliert Öl
km 59 249
Türtasche links lose

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 59 412
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 572,59

Reparaturen

km 51 120
4 neue Reifen Dunlop SP Sport Super 185/70 VR 14 DM 1 012,28
Montage u. Auswuchten DM 56,84
km 59 412
Gasgestänge gangbar gemacht DM 18,20
Kompression geprüft DM 29,30
Bremsbeläge vorn erneuert DM 61,58
Vorderräder ausgewuchtet DM 45,51
Türtasche links befestigt DM 13,65
Motortrennfugen abgedichtet DM 22,75
Scheibenwascherpumpe erneuert DM 47,06

Porsche: gesunder Sportler

Auch beim Porsche, der sich nach wie vor in einem bemerkenswert guten Allgemeinzustand befindet, wurde die Testdauer verlängert. Der Grund für die Entscheidung, den ebenso leistungsfähigen wie sparsamen Sportwagen über eine Distanz von 60 000 Kilometer zu prüfen, ergab sich nicht zuletzt aus den 20 000 km-Inspektionsintervallen, die eine exakte Kostenerfassung bei 50 000 km nicht zugelassen hätten. Ein ausführlicher Abschlußbericht über den Porsche, der die restlichen 10 000 Dauertest-Kilometer auf VR-Reifen vom Typ Dunlop Sp Super

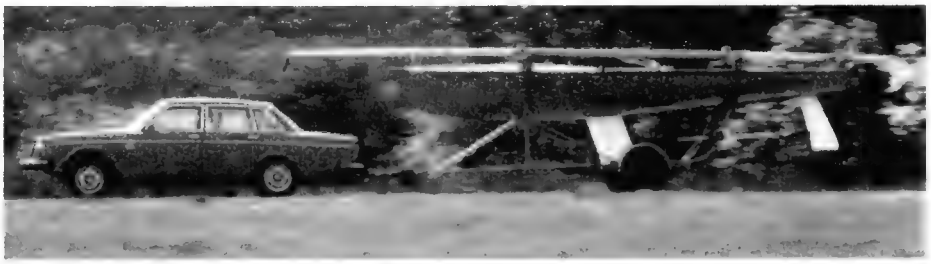
Porsche: umbereift auf Dunlop.

Sport abspulte, folgt in einem der nächsten Hefte.

Volvo: guter Schlepper

Wenig Probleme bereitete während der letzten 12 300 km das Schwedenauto: neben einer Routine-Inspektion mußten lediglich kleinere Reparaturen am Handschuhkastenschloß, am Schloß der Fahrertür sowie am Gaszug durchgeführt werden. Außerdem wurden aufgrund einer werksseitig angeordneten Rückrufaktion kostenlos die Felgen ausgetauscht.

Inzwischen hat der Volvo bereits mehrere Einsätze als Schleppwagen absolviert. Dabei zeigte sich der stabile Schwede von der zusätzlichen Belastung durch einen Anhänger weder im Fahrverhalten noch in der Motortemperatur beeindruckt. Für die Ermittlung des Durchschnittsverbrauchs bleiben die Schlepp-Kilometer natürlich unberücksichtigt.



Von Lasten nur wenig beeindruckt: Volvo mit Boot am Haken.

Die letzten wilden Pässe

Vier Abenteuerfahrten in den Ostalpen.

Von Clauspeter Becker

Seit Hannibal die Alpen überquerte, hat sich die Verkehrslage in dieser Gegend natürlich gründlich verändert. Namentlich in den letzten 20 Jahren ist viel Asphalt über die Bergstraßen geflossen. Die Reise nach Venedig zum Beispiel ist heute eine lockere Tagestour, an die hernach nichts mehr erinnert, als ein paar Pflicht-Dias und die allfälligen Mautzettel. Wer solche Reisen in der Jugendzeit des Automobils unternahm, konnte davon noch seinen Enkeln erzählen, wenn die keine Kriegserlebnisse mehr hören wollten. Aber die Alpenstraßensanierung, so heißt es, hat die alte Romantik des Bergfahrens verdrängt.

Bei näherer Betrachtung präziserer Landkarten zeigt sich freilich, daß dieser Schein erfreulicherweise trügt. Wer einen kernigen Paß aus Großvaters Zeiten sucht, der kann ihn auch 1975 noch fahren. Und gegebenenfalls lassen sich auch noch Wege von jener Art finden, die Hannibals Elefanten zu schaffen machten.

Den Start einer solchen Reise in die Vergangenheit erleichtern die Segnungen der Gegenwart nicht unerheblich. Der Anmarsch zu den wilden Pässen besteht nicht mehr aus mehreren Tagen schleppender Landstraßenfahrt. Die Präzision der heutigen Landkarten zerstreut weitgehend die Vorstellungen von einer Fahrt ins Ungewisse. Und schließlich liefert Denzels „Großer Alpenstraßenführer" einen lückenlosen Katalog aller milden und wilden Pässe.

Wer – von solchen Hilfsmitteln geleitet – in die Vergangenheit aufbricht, wird sich über die Realitäten von gestern um so heftiger wundern:

- Die geschotterten Bergstraßen vom alten Schlag sind nicht bloß romantisch, sondern auch gnadenlos bemüht, Automobile zu zertrümmern;
- Überkommene Vorstellungen von möglichem Reisetempo darf der Fahrer getrost vergessen. Die Wirklichkeit liegt hier zwischen 5 und 30 km/h;
- Daß sich ein vorgesehenes Ziel planmäßig erreichen läßt, ist auf solchen Wegen kaum gewiß, wenn nicht gar unwahrscheinlich. Lawinen, Erdrutsche, entwurzelte Bäume oder ein dort ausnahmsweise tätiger Bautrupp können die Weiterfahrt ziemlich unverhofft stoppen und zu beträchtlichen Umwegen zwingen;
- Straßensicherung im herkömmlichen Sinne ist auf wilden Pässen unbekannt. Auch ein mehrere hundert Meter tiefer Straßengraben ist hier kein Anlaß, Leitplanken zu montieren;
- Die meisten Strecken sind steinschlaggefährdet, und jene Brocken, die von oben auf die Straße fallen, erreichen bisweilen die Größe von Kleinwagen;
- Wo der Wildbach rauscht, ist keineswegs auch immer eine Brücke, und mit der Qualität der Furten steht es oft nicht zum Besten;
- Die Tankstellen sind seltener als in zivilisierten Gegenden und zumeist früher geschlossen. Dafür ist der Benzinverbrauch im Gebirge um so höher. Wer sich verschätzt und liegen bleibt, sieht die Vorzüge verkehrsarmer Straßen beim anschließenden Marsch in völlig neuem Licht;
- Die Gastronomie am Rande der wilden Pässe strebt keineswegs nach Hilton-Niveau und ist dennoch häufig ausgebucht. Reduzierte Ansprüche und rechtzeitige Quartiersuche sind unerläßlich;
- Möglich sind solche hochalpinen Reisen nur in den Sommermonaten. Die Fahrsaison auf den wilden Pässen beginnt oft erst im Juli und reicht kaum über den August hinaus;
- Auf automobilen Komfort sollte man bei derartigen Unternehmungen lieber verzichten. Großformatige Luxusgefährte sind gänzlich ungeeignet. Selbst die Mittelklasse über 4,30 m tut sich in der Wildnis schwer.

Das steilste Stück: die Auffahrt zur Sennesalpe mit 37 Prozent.

Vor allem aber gehört zu solchen Ausflügen ins Abenteuer ein ebenso hartgesottener Mensch auf den Beifahrersitz, der ohne zu Murren Steine aus dem Weg räumt oder Löcher damit auffüllt, und ohne sichtbare Zeichen der Angst beim Rangieren oder Zurücksetzen am Rande des Abgrunds als Einweiser tätig wird.

Die erste Expedition in die gute alte Zeit der wilden Bergstraßen unternahm auto motor und sport ins östliche Nord-

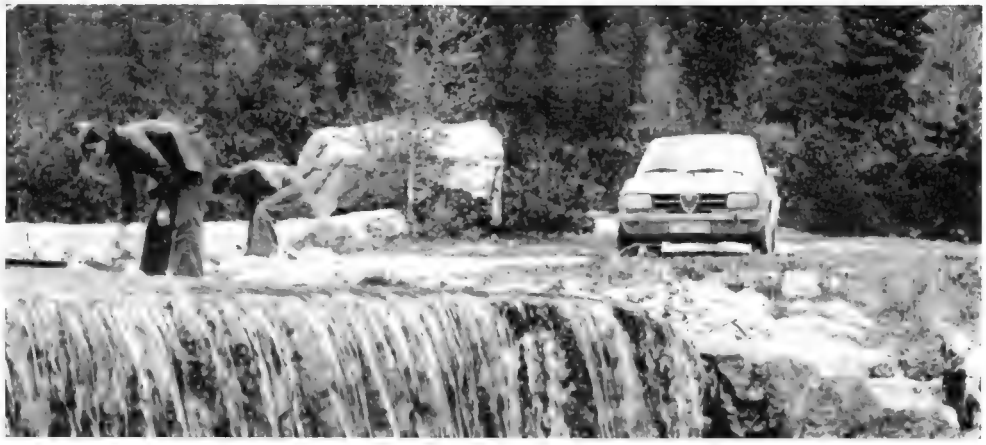
Fotos: Thoma, Trudl

italien, wo sich unweit der großen Touristenrouten ausgesprochen abenteuerliche Bergstrecken ausmachen ließen.

Erstes Abenteuer:

Brixen – Sankt Martin in Thurn

In Brixen an der Brennerstraße beginnt ein nicht ganz alltäglicher Weg in die Dolomiten, der, weil landschaftlich schön und von milder Wildheit als Anwärm-Etappe bestens geeignet ist. Dieses selbst für weniger mutige Naturen geeignete Abenteuer beginnt im verwinkelten Ortskern von Brixen auf den Spuren des konventionellen Tourismus. Man folgt hier den Schildern Funivia (Seilbahn) Plose, bis sich die Straßenbeschilderung zum Ausflugsberg Plose ausmachen läßt. Die ersten Kilometer dorthin führen auf einer schmalen Asphaltstraße bester Qualität über die Orte Millan, San Andrea in Monte bis zu einer Ansammlung von



Furten sind häufig, die schlimmste von allen führt durch den Fanesbach.

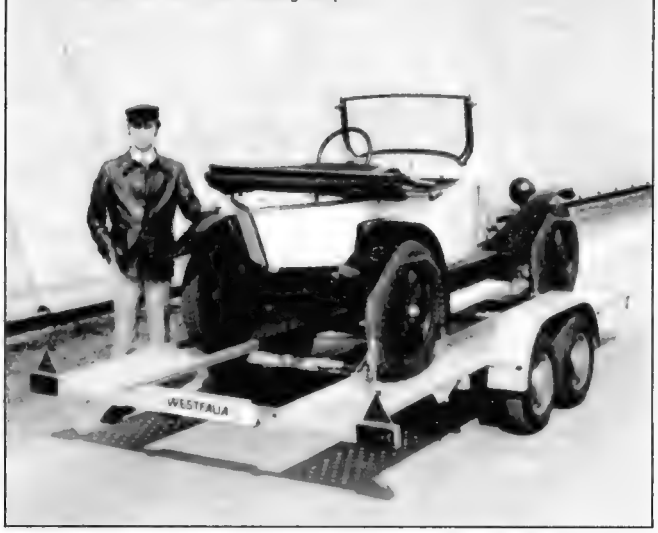
Berggasthöfen in 1890 Meter Höhe. Die automobile Besteigung der Cima di Plose gestaltet sich schon etwas reizvoller, denn dazu steht ein kurven- und kehrenreiches Schottersträßchen zur Verfügung.

Auf dem ersten Stück bis zur Seilbahnstation Kreuztal empfiehlt es sich, den regen Busverkehr zu respektieren. Auf dem letzten, etwas rauheren Stück der Bergstraße läßt sich dann mit ungesichertem, aber nicht sehr steilem Abgrund nebendran fast die ganze Höhe des Plose-Berges (2504 m) nämlich 2446 Meter erreichen. Das ebenda stationierte Militär ist auf Fotografen nicht gut zu sprechen, streng genommen verbietet es das Belichten sogar.

Anschließend bleibt dem Bergfahrer nichts anderes übrig, als die Plose wieder über die Seilbahnstation Kreuztal in Richtung der Berggasthöfe zu verlassen.

Dort zweigen zwei weitere Schotterstraßen ab, deren obere drei Kilometer

Herr Bertram, von uns befragt, sagte uns über seinen Westfalia-Fahrzeugtransporter:



»Westfalia heißt: modern, funktionell, wirtschaftlich«

Fragen Sie uns. Wir beraten Sie gern und schicken Ihnen sofort genaue Informationen.

WESTFALIA

WESTFALIA-WERKE
Franz Knöbel u. Söhne KG
4832 Wiedenbrück
Postfach 540 /b

Diese Tablette ist stärker als Ihr Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren.

Wußten Sie, daß man über Spalt so viel Gutes auf einmal sagen kann?

Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN
TÜV-geprüft mit TÜV-Bescheinigung oder ABE

FIAT 128 Typ A 000 (Limousine 1100)	DM 208,–
FIAT 126 ABE	DM 110,–
ALFASUD Typ 901.A (1200) ABE	DM 254,20
VW-PORSCHE 2.0 ABE	DM 465,–
VW-PASSAT 1300 Motor-Typ Z B ABE	DM 324,–
VW-PASSAT 1500 Motor-Typ Z B ABE	DM 342,–
AUDI 80 1500 Motor-Typ 056-2 + 056-3 ABE	DM 324,–
Renault 5 Motor-Typ 800-10 u. 689-10 ABE	DM 282,50
FIAT 128 Coupé 1100 + 1300 ABE mit Motor-Typ 128 AC000 + 128 AC 5000	DM 312,80
INNOCENTI MINI 1300 mit Motor-Typ 12 HI + 99 HI, ABE	DM 196,80
VW-Käfer 1300, 1302, 1303	DM 331,50
FIAT 124 Coupé 1600 + 1800 ABE	DM 305,60
OPEL Manta + Ascona 1.6.–1.9 ABE	DM 305,60

Besuchen Sie uns auf der IAA Halle 6 Oberg. Stand 6127

jeweils kompl. Anlage ohne Krümmer mit zwei Endrohren, Anlage VW-Porsche mit vier Endrohren. Preise inkl. MwSt. Händler Angebote anfordern.

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen, Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 980

Extrem hart: die Abfahrt vom Limopaß.

weit nach Plancios führt und der Mühe nicht wert ist. Auf der unteren gelangt man über den Passo di Eores (1863 m) und den Passo di Erbe (Würz-Joch 2004 m) nach Untermoi (Antermoia) und schließlich nach Sankt Martin.

Der Weg über die beiden Pässe ist relativ breit, stellenweise derb geschottert und enthält eine harmlose Furt. Wegweiser fehlen von Anfang an, doch wer einmal auf dem richtigen Kurs ist, braucht sich an den beiden Gabelungen jeweils nur links zu halten.

Zweites Abenteuer:

Marebbe-Misurina

Schon etwas eingestimmt auf Pässe der kernigen Serie empfiehlt es sich von Sankt Martin über Longega (Zwischenwasser 1005 m) nach Marebbe (Enneberg) zu fahren. Von hier aus gibt es zwei Möglichkeiten unterschiedlicher Bergfahrt.

Die harmlosere Route geht über Pieve di Marebbe, Rifugio Furcia (1759 m), Plan de Corónes (Kronplatz 2273 m), Rifugio Furcia, Alb al Vento (im Pustatal), Monguelfo, Vallone, Prato Piazza (Plätzwiesen), Carbonin Misurina.

Vor der verwegenen Route wird gewarnt. Diese von auto motor und sport ausprobierte Verbindung nach Misurina läßt sich guten Gewissens nicht weiterempfehlen. Sie ist eigentlich nur teilweise als landschaftlich eindrucksvoller Abstecher von Marebbe aus geeignet.

Das erste Stück bis zum Rifugio Pederù läßt sich noch als einigermaßen komfortable Schotterstraße ansprechen. Was dann kommt, ist mehr oder minder schlimm. Das Schlimmere zuerst: Gegenüber der Pederù-Hütte (1540 m) beginnt hinter einem Schild mit der Aufschrift „Gefährliche Bergstraße, Benutzung auf eigene Gefahr", die Auffahrt zum Rifugio Fodara Vedla (1972 m) und zur Sennesalpe. Der in einer Nische der Steilflanke des Tales angelegten Serpentinenstraße werden Steigungen bis zu 37 Prozent nachgesagt.

Der Zustand des Weges ist mit dem Wort „entsetzlich" noch freundlich umschrieben. Die Kehren sind sehr eng und folgen in dichtem Abstand. Und die Regel, daß dieser Aufstieg nur von Jeeps und Gelände-Motorrädern gemeistert wird, dürfte sich schwerlich widerlegen lassen.

Nicht ganz so schlimm ist zumindest das erste Stück des zweiten Ausweges aus dem Marebbe-Tal. Diese Strecke führt von der Pederù-Hütte zur Klein-Fanes-Alpe (2060 m). Der Straßenzustand ist auch hier miserabel, doch hält sich wenigstens die Steigung mit 22 Prozent in Grenzen. Eine Weiterfahrt von hier aus ist zumindest bis zum

Neu!
10W-50
scherstabil
gem. DIN 51 382

pentolub
2000
damit Ihr Motor lange lebt

PENTOLUB 2000 MOTOROIL, die Motorenölspitzenqualität zu verbrauchergerechten Preisen, getestet nach US-Spezifikation MIL-L-46 152, entsprechend den API-Klassen bis SE und CC, Ford SSM 2-C-9001 AA, Zulassung der Automobilhersteller. Zu beziehen im Kraftfahrzeug-Zubehörhandel, in Kaufhäusern, in SB-Warenhäusern, CC- und Verbrauchermärkten.
Deutsche Pentosin-Werke GmbH, 2 Wedel/Holstein, Industriestraße 39-43
Telefon (04103) 6026, Telex 21 89 555, Postfach 320

Blähungen ...und was Sie dagegen tun können!

Gestörte Verdauungsvorgänge (z. B. durch übermäßiges oder hastiges Essen, Verzehr schwer verdaulicher Speisen, Nervosität) verursachen oft Blähungen mit vermehrter Gasbildung im Bauch.
Die Einnahme von ELUGAN führt zu einer raschen Beschwerdefreiheit mit dem Gefühl einer Erleichterung und beseitigt das Spannungsgefühl des geblähten Bauches. Der Hauptwirkstoff von ELUGAN wirkt nur in Magen und Darm und wird unverändert wieder ausgeschieden.

Darum **ELUGAN®** hilft und wird sehr gut vertragen

ELUGAN gibt es rezeptfrei in allen Apotheken, auch in Österreich und Luxemburg.

Jeder neue t.e.-Caravan hat 3 Vorteile, die ihn auszeichnen:

1. Die komplette Ausstattung (Kühlschrank, Heizung, Doppelfenster usw.) ohne Aufpreis. 2. Der unglaublich günstige Werksnettopreis. 3. Die wertvolle Verarbeitung.
t.e. Werksniederlassungen sind ganz in Ihrer Nähe.

Der Farbkatalog kommt kostenlos. Bitte schreiben Sie uns, oder rufen Sie an.

t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim
Kölner Straße 37
Tel. (0 21 33) 48 50 51

te CARAVANS

Wilde Pässe

Limo-Paß (mit See 2172 m) empfehlenswert und bis zur Groß-Fanes-Alm (2104 m) ganz gut möglich.

Der dann folgende Abstieg ins Fanes-Tal ist zumindest in diesem Jahr einigermaßen fürchterlich. Der „ADAC-Führer" schreibt noch recht harmlos: „Im Schritt fahren, notfalls Löcher mit Steinen ebnen." Und es gibt viele Löcher und zudem eine üble Furt. Sehr richtig vermerkt der Führer außerdem: „Hier keine Umkehrmöglichkeit!" Man sollte die Räder davon lassen.

Wilde Pässe von gänzlich anderem Charakter lassen sich weiter östlich in den karnischen Alpen finden: In der Umgebung von Tolmezzo. Auch diese Abenteuer liegen nicht weit von einer großen Durchgangsstraße in den Süden entfernt. Tolmezzo nämlich befindet sich auf der Route Lienz — Oberdrauberg — Plöcken-Paß — Udine. Auf der direkten Einflugschneise nach Jugoslawien also.

Drittes Abenteuer:

Panoramica della Vette

Der Name sagt schon, was geboten ist: viel gute Aussicht. Und die läßt sich hier auf einer Strecke von nicht weniger als 38 Kilometern genießen. Die Sicht reicht bei klarem Wetter von der oberitalienischen Ebene auf der einen bis zum Großglockner und den Drei Zinnen auf der anderen Seite. Der Aufstieg vom Ausgangspunkt Sella Valcada (959 m) bis zur höchsten Stelle (1800 m) am Monte Crostis (2251 m) lohnt sich wirklich.

Die Fahrt entlang der überwiegend grasbewachsenen Bergkette ist hauptsächlich landschaftlich reizvoll, nicht eigentlich wild und ziemlich autofreundlich, denn die Schotterstraße befindet sich in einem guten Zustand. Randsicherungen allerdings sparten die Erbauer gänzlich ein, was der Panoramica in Anbetracht stattlicher Abgründe einigen zusätzlichen Reiz verleiht. Trotz der schon recht südlichen Lage und nur mäßiger Höhe hält sich der Schnee im oberen Bereich sehr lange. In diesem Jahr war die Panoramica Anfang Juli noch von Schneeresten unterbrochen.

Der Einstieg zur Panoramica della Vette auf dem Mini-Paß Sella Valcada läßt sich von der Straße Plöcken-Paß —Tolmezzo rasch erreichen: 18,5 Kilometer südlich der Paßhöhe rechts nach Sùtrio abzweigen und 8,5 Kilometer Richtung Ravascletto fahren. Kurz vor diesem Ort biegt die Ostroute der Panoramica nach rechts ab.

Viertes Abenteuer:

Monte Simeone und Monte Festa

Südlich von Tolmezzo, schon in den Ausläufern der Alpen befinden sich diese beiden etwas außergewöhnlichen Militärstraßen, die geringe Höhe (Simeone 1250 m, Festa 1054 m) durch außerordentliche Wildheit auszugleichen wissen. Auch sind zum Scheitelpunkt der Simeone-Straße immerhin knapp tausend Meter Höhendifferenz zu bewältigen, weil der Ausgangsort Interneppo am Lago di Cavazzo nur 225 Meter hoch liegt.

Wie das geschieht, ist kaum alltäglich. Die 10,3 Kilometer lange Straße zum Simeone ist unwesentlich breiter als ein Personenwagen, weitgehend frei von Ausweichstellen, auf das Gröbste geschottert und durchgehend auf 10 km/h begrenzt. Wer sich nicht daran hält, bekommt zwar nicht mit der Polizei, womöglich aber mit dem lokalen Kraftfahrzeughandwerk zu tun.

Bis zur Paßhöhe gilt es, mehr als 30 enge Kehren zu bewältigen, von denen

Die engsten und schwierigsten Kehren hat der Monte Festa bei Tolmezzo.

Jetzt fahren Sie mit VW besser als je zuvor.

Besser durch die Jahres-Garantie ohne km-Grenze.

Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Diese neue Garantie gilt für alle PKW und den VW Transporter. Und sie schließt sämtliche Teile des Autos ein. Auch Teile, wie zum Beispiel Batterie und Radio.

Besser durch die großzügige Spezial-Garantie für den neuen VW LT.

1 Jahr . Garantie/ 50.000 km. Das ist die ungewöhnliche Garantie für den neuen VW LT: dem Großtransporter, der alles Gute vom Transporter hat. Und alles Gute vom LKW. Durch seine neue Garantie wird dieses Auto garantiert ein noch besseres Geschäft für Ihr Geschäft.

Besser durch zeitgemäße Autos.

Die Zeiten haben sich geändert. VW hat sich geändert. Polo, Passat, Golf und Scirocco gehören zu einer neuen VW-Generation: Automobile, die neuartig in Technik und Styling sind. Alle in moderner Kompaktbauweise. Mit vorbildlich sparsamen Frontmotoren. Mit einem Sicherheitsfahrwerk, das mit spurstabilisierendem Lenkrollradius glänzt. Und bei allen bekommen Sie eine große Heckklappe und einen variablen Gepäckraum.

Besser durch bessere Serienausstattung.

Wenn Sie mit Polo, Golf, Passat und Scirocco jetzt noch besser fahren, liegt das an der verbesserten, reichhaltigen Serienausstattung. Sie umfaßt Stahlgürtelreifen, Scheibenbremsen vorn, heizbare Heckscheibe und Liegesitze. Um nur ein paar Beispiele zu nennen.

Die Neuen der neuen VW-Generation gehören nicht zuletzt auch mit dieser Ausstattung zu den attraktivsten Wagen ihrer Klasse.

Vielleicht liegt es daran, daß sie zu den meistgekauften Wagen in Deutschland gehören.

Die neue VW-Generation. Mit Jahres-Garantie ohne km-Grenze.

Sebring
AUSPUFFANLAGEN
Garantie:
1 Jahr/20 000 km!
7 VORTEILE
1 Treibstoffersparnis
2 Mehrleistung
3 Bessere Beschleunigung
4 Keine Veränderung am Vergaser
5 Vernickelte Innenteile
6 Aus Präzisionsstahlrohr
7 Angenehmer dumpfer Ton
Sebring bringt den innen vernickelten Langzeitauspuff, mit sportlicher Note und brillantem Aussehen. Durch wesentlich geringeren Staudruck Mehrleistung bei weniger Treibstoffverbrauch
Sebring
mit Allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE) TÜV Abnahme nicht erforderlich
Sebring
Zentral-Auslieferungslager
6301 Heuchelheim 1
Postfach 25
Prospekt kostenlos, Postkarte genügt!
(Generalvertretung für die Schweiz)
Bachtel-Fahrzeugbedarf, 8340 Hinwil, T. 01/78 14 07, 78 28 91

Bitte ausfüllen, ausschneiden und einsenden an: DIE WELT, Abt. Stellenservice, 2 Hamburg 36, Postfach

Mehr als 70 Prozent aller WELT-Stellenangebote stehen gleichzeitig in keiner vergleichbaren Zeitung. Sie finden sie nur in der WELT.

Berufs-Chancen-Wertscheck für Top-Manager, für Middle-Manager, für Spezialisten

Bitte schicken Sie mir vier Gutscheine für je 1 Exemplar einer WELT-Samstag-Ausgabe mit dem großen überregionalen Stellenanzeigenteil für Fach- und Führungskräfte.

Name: _____

PLZ/Ort: _____

Str./Nr.: _____

_____

DIE WELT

Wilde Pässe

neun in Tunnels verborgen sind. Der Aufstieg zum Simeone wird von einem weiten Blick in das wild zerrissene Flußbett des Tagliamento und in die friaulische Ebene belohnt. Mehr als das und ein strapaziertes Auto freilich hat man nicht davon. Wer es mit einer solchen Expedition bewenden lassen möchte, sollte den Monte Festa bevorzugen, was übrigens auch Denzels „Alpenführer" empfiehlt.

Der Weg zum Monte Festa ist auf 20 km/h begrenzt und in seinem unteren Teil etwas breiter und besser als der zum Simeone. Weiter oben werden die Unterschiede unbedeutend, nur sind die Kehren nicht ganz so zahlreich, die Steinschläge aber etwas häufiger. Mit einiger Vorsicht jedoch lassen sich die rund elf Kilometer bis zu den verfallenen Kasernen ganz gut bewältigen. Die letzten tausend Meter bis zu der gut konservierten Festung aus dem Ersten Weltkrieg sind von einigermaßen strapaziösem Reiz.

Auf dem ersten Stück verschlechtert sich der Weg ganz erheblich. Und danach folgt eine Serie extremer Spitzkehren, die ohne jeden Radius auf ihrer Innenseite nur durch mehrfaches Rangieren über dem Abgrund bewältigt werden können. Bemerkenswert auch die Aussicht in den übrigen Kurven: Auf der Straße zwei Meter, in der Luftlinie bei klarem Wetter womöglich hundert Kilometer. Zur Beruhigung: In der vorletzten Kehre vor dem verschlossenen Tor des Forts läßt es sich ganz passabel in drei, höchstens fünf Arbeitsgängen wenden.

Unerläßliche Orientierungshilfen

Carta automobilistica 1:200 000
Touring Club Italiano
Blätter 2, 3, 5
Denzel: „Großer Alpen-Straßenführer".

Zufahrt zu den Militärstraßen Simeone und Festa:

Mehr als 30 km/h Schnitt erlauben wilde Pässe kaum.

Von Tolmezzo aus südlich Richtung Cavazzo-Carnico—Somplago (Lago di Cavazzo)—Interneppo. Von dort 1 km Richtung Bordano, dann Abzweig Monte Simeone/Monte Festa. An der nächsten Gabelung (hier sind keine Schilder vorhanden) links zum Festa (Tafel 20 km/h) rechts Simeone (Tafel 10 km/h).

Für den Festa-Ausflug darf man dann auch ruhig zwei bis drei Stunden ansetzen, der danach verbleibende Weg ans Mittelmeer ist schneller bewältigt.

testasa e löst Potenzprobleme

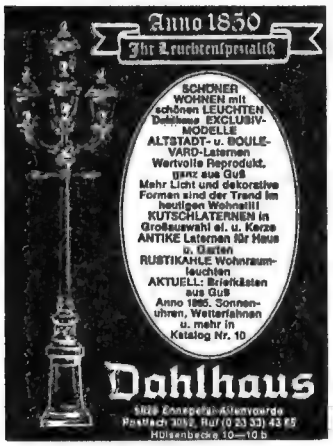
Leistungsschwund nach Alter in % Sexuelle Potenz

Alter	
30	– 8%
35	– 13%
40	– 25%
45	– 33%
50	– 47%
55	– 51%
60	– 55%
65	– 60%

Gegen geistige und sexuelle Erschöpfungszustände gibt es testasa-e. Die Potenz wird gezielt aufgebaut, die Erregbarkeit gesteigert durch Vitamin E und vier natürliche Heilpflanzen-Extrakte. testasa-e verstärkt die Durchblutung, regt die Hormonproduktion an und beeinflußt das Sexualzentrum.

testasa-e ist besonders gut verträglich. Keine Gewöhnung. Nur in Apotheken – rezeptfrei.

Lesart: Die Prozentzahl gibt den natürlichen Schwundwert an.



Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

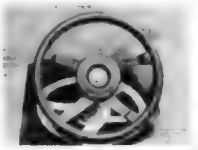
2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

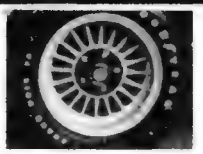
Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80

SPITZENREITER

BBC-Alufelge 7X14
Preis: 238,–
inkl. Zubehör
TÜV-zugelassen
für BMW 518/520/525/2500/2800/3.0/CS

MOMO-Alpina-Lederlenkrad
38 cm ϕ
TÜV-zugelassen für BMW 1602–2002/518/520/525/2500/2800/3.0 CS





Alpina-Alufelge 7X14
Preis: 250,–
+ Zubehör
TÜV-zugelassen für BMW 518/520/525/2500/2800/3.0/CS

HALOGEN-DOPPELSCHEINWERFER für BMW 02 TYPEN

Neu! Jetzt auch für Modell 74 mit eckigen Heckleuchten.

Doppelziergitter aus Kunststoff mit Verwendung der Serienscheinwerfer der BMW 6 Zylinder-Typen
Modell A bis Baujahr September 1973
1 Satz Gitter mit Halterung + Einbauanleitung **DM 139,50**
Modell B ab Baujahr Oktober 73 (Modell 74) **DM 139,50**
1 Satz Gitter komplett mit Scheinwerfer + 4 Halogenbirnen **DM 429,50**

Erhältlich bei Ihrem Händler oder per Post NN direkt bei uns:

Autosport R. KITTEL 8 München 40, Elisabethstr. 53
Tel. 0 89 / 18 08 98 Händler bitte R Angebot anfordern

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

Einfache Montage ohne Bohren und Schrauben!

- Frischluft bei jeder Witterung und Jahreszeit
- wirksame Belüftung verstärkt die Heizwirkung und verhindert Beschlagen der Scheiben
- direkter Abzug verbrauchter Luft
- vermindert Verschmutzung der Seitenscheiben bei Regen
- Ausführung glasklar und getönt

Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt
Bezugsnachweis und Prospekt durch
Seibert Industrietechnik GmbH
1 Berlin 12, Bismarckstr. 31, Tel. 030/343 22 73
Händler bitte Angebot anfordern

Servus...

fühlen Sie sich wohl in Österreich. Genießen Sie Ihren Urlaub beim Heurigen, an der "Alten Donau", im Cafehaus.
Steigen Sie um auf 2 PS. Erleben Sie die Welt von oben.
Neue Eindrücke – alte Gewohnheiten.
Dazu gehört auto motor und sport.

Wir haben dafür gesorgt, daß Sie überall in Österreich Ihre gewohnte Autozeitschrift bekommen. Ganz wie zu Haus. An jedem Kiosk. Druckfrisch, aktuell mit viel Information!

auto motor und sport

Das große Grand Prix Sonderheft

**Grand Prix Holland in Zandvoort,
Grand Prix Frankreich in Le Castellet,
Grand Prix England in Silverstone:**
Niki Lauda ist der Weltmeistertitel kaum noch zu nehmen. Nur noch Unvorhergesehenes kann ihn vom Titelgewinn abhalten. sport·auto berichtet ausführlich in Farbe, wie Niki Lauda seinen Vorsprung erkämpft und ausgebaut hat.

Niki Lauda erzählt:
Der Alltag eines streßgeplagten Formel-1-Stars.

Vorschau auf den GP Deutschland

Drei Boliden:
Alfa Romeo Montreal, Chevrolet Camaro LT, Datsun 260 Z 2+2 im Vergleichstest.

Wahl der Miss Grand Prix:
Wer ist die schönste Frau unter den Formel-1-Begleiterinnen?

sport auto

Jetzt bei Ihrem Zeitschriftenhändler.

Reise Nachrichten

Rundreisen durch Österreich

Die österreichischen Fremdenverkehrsbehörden haben einen neuen Faltprospekt herausgebracht: „Österreich

individuell". Er besteht aus einer Autokarte (die, da zu klein gedruckt, unbrauchbar ist) und aus mehr als fünfzig eingezeichneten und im Telegrammstil beschriebenen Rundreisen für Autofahrer. Diese Rundkurse sind sachverständig ausgesucht und durchaus empfehlenswert. Wer durch Österreich reist und sich dabei ein, zwei Tage Zeit nimmt, oder wer Ferien in Österreich macht und von seinem Standort aus die Umgebung erkunden möchte, der ist mit diesem Prospekt besser (und billiger) bedient als mit manchem Reiseführer.
(„Österreich individuell", kostenlos bei der Österreichischen Fremdenverkehrswerbung, 6 Frankfurt, Roßmarkt 12.)

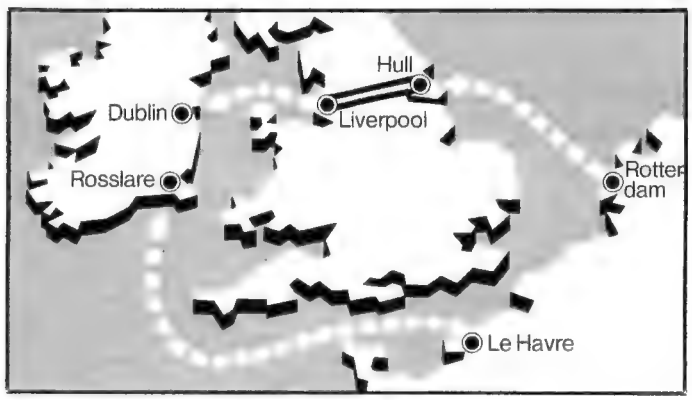
Schweizer Campmobile

Wer durch die Schweiz reisen will, kann jetzt in Zürich „Campags" mieten. Es sind komplett eingerichtete Campingbusse mit fließendem Wasser, Kühlschrank und Heizplatten. Sie kosten pro Tag ab etwa 125 DM – bei unbegrenzten Fahrkilometern und einer Mietdauer von zwei Wochen.
(Campag, CH-8055 Zürich.)

Zwei Wege nach Irland

Diese beiden Routen haben sich in den letzten Monaten als die besten Wege für Autofahrer von Deutschland nach Irland herausgestellt. Erstens: die neue Direktverbindung zwischen Le Havre und Rosslave (die wegen des Wegs nach Frankreich und der Umschiffung der englischen Südküste etwas länger ist).
Zweitens: Eine Fährverbindung auf Stottern – zunächst von Rotterdam nach Hull, dann über 200 km neue Autobahn nach Liverpool, von dort weiter mit der Fähre nach Dublin.
(Termine und Preise: Irische Fremdenverkehrszentrale, 6 Frankfurt, Untermainanlage. Oder Reisebüros, die aber gründliche Erfahrung mit dem Fährbetrieb haben sollten.)

Mit dem Auto nach Irland: Die besten Routen von Deutschland aus durch Frankreich oder Holland.



Die fetten Jahre sind vorbei

Der größte Wirtschaftsboom aller Zeiten ist vorüber. Die Unternehmen müssen sich neu orientieren. Sie suchen Antworten auf viele Fragen.

Wie sieht eine Wirtschaft in einer Zukunft ohne große Zuwachsraten aus? Wie werden sich die Branchenstrukturen ändern? Ist die Zukunft noch prognostizierbar? Stimmt die Philosophie der Größe noch? Welche Chancen haben Klein- und Mittelbetriebe? Gibt es ein Führungskonzept für magere Jahre? Welche Investitionspolitik ist die richtige? Was tun, wenn die Aufträge kleiner werden? Wie verkauft man in der Krise? Werden Kredite zum Wagnis? Wo kann man noch rationalisieren?

Professoren, Unternehmer, Beratungsexperten und Banker antworten auf diese Fragen mit Fakten, Ideen, Anregungen und praktischen Programmen in dem von der Frankfurter Allgemeinen Zeitung täglich herausgegebenen Wirtschaftsblatt

In der neuen Aufsatzreihe

Strategie für magere Jahre

Bitte sofort bestellen!
Die bereits veröffentlichten Aufsätze werden nachgeliefert.

BESTELLSCHEIN

Der monatliche Bezugspreis beträgt einschl. der Zustellgebühren 25,– DM (27,– DM im Ausland).

Frankfurter Zeitung
BLICK DURCH DIE WIRTSCHAFT
6 Frankfurt/Main · Postfach 2901

Senden Sie das täglich erscheinende Wirtschaftsblatt – herausgegeben von der Frankfurter Allgemeinen Zeitung – ab sofort an folgende Anschrift:

_____

_____

_____

Datum Unterschrift

Warten und zuschauen

Was der 1, 2, 3 Autoservice in Deutschland will.

Von Klaus Wießmann

„Wir müssen sofort mit der traditionellen Mischkalkulation im Kfz-Handwerk Schluß machen und bei Auspuffanlagen, Stoßdämpfern und Bremsen Kampfpreise machen." Mit diesen Worten hat Fritz Haberl, Präsident des Zentralverbandes des Kraftfahrzeug-Handwerks, einer neuen Konkurrenz den Kampf angesagt, die sich auf den Austausch von Verschleißteilen spezialisiert haben und mit günstigen Offerten winken: den „1, 2, 3 Autoservice Schnellwerkstätten".

Hinter jenen Unternehmen, die sich vorerst „wegen der Nähe zum Brüsseler Hauptquartier" (Pressesprecher Joachim Baier) im Ruhrgebiet etabliert haben, steht der New Yorker ITT-Konzern, der durch seine hundertprozentigen Tochtergesellschaften ATE, Descam, Koni und SWF bereits in der Auto-Teilefabrikation vertreten ist. Im Reparaturgewerbe, in dem ITT nun eine Marktlücke entdeckte und beabsichtigt, amerikanische Usancen auf den Kontinent zu übertragen, ist das US-Unternehmen freilich noch branchenfremd.

ITT erstellt die 1, 2, 3 Autoservice-Werkstätten im Franchise*-Verfahren: Alle Betriebe sind standardisiert und sehen äußerlich gleich aus. Die in der Regel mit zwei Prüfständen für Stoßdämpfer- und Bremsenkontrolle sowie vier Hebebühnen für Reparaturarbeiten ausgerüsteten Werkstätten werden von ITT an selbständige Lizenznehmer verpachtet, die neben einer gewissen Kapitaldecke über eine abgeschlossene Kfz-Meisterprüfung verfügen sollen.

In den Autoservice-Betrieben werden von eigens geschulten Kfz-Mechanikern ausschließlich Reparaturen an Stoßdämpfern, Bremsen und Auspuffanlagen ausgeführt. Diese „für jeden Betrieb attraktiven Positionen" (G. L. Krausen, Kundendienstleiter der Stuttgarter Schwabengarage) sind bei einer Fachwerkstatt mit etwa 15 bis 20 Prozent am Umsatz beteiligt.

*) Franchising ist eine vom amerikanischen Markt übernommene Vertriebsform, bei der ein Hersteller einem Direkthändler das Recht einräumt, seine Produkte und Dienstleistungen in einem bestimmten Gebiet anzubieten.

Äußerlich werden die Schnellwerkstätten durch die gleiche Fassade gekennzeichnet.

Fotos: Thoma

Der Kunde kann warten und darf sogar bei der Arbeit zuschauen.

Die Attraktivität dieser Reparaturarbeiten rührt vor allem von der Materialseite her, da typische Verschleißteile mit hoher Umschlaghäufigkeit eine gute Rendite haben. Unter Ausschaltung des Zwischenhandels schaffen sich die Autoservice-Betriebe hier einen Vorteil gegenüber den Vertragswerkstätten. Eingebaut werden in der Regel Original-Ersatzteile oder Ersatzteile von ATE (Bremsen), Descam (Auspuffanlagen) und Koni (Stoßdämpfer). Auf die Teile und die Montage gewähren die ITT-Betriebe eine Garantie von 12 Monaten oder 20 000 Kilometer.

Im Unterschied zu den meisten Fachwerkstätten kann der Kunde sein Auto ohne Voranmeldung in einen Autoservice-Betrieb bringen und bei der Arbeit zuschauen. Damit will man dem Kunden das Gefühl geben, daß er hier professionell bedient wird.

Repariert wird jedes Auto. Sollte ein Ersatzteil nicht auf Lager sein, wird es beim örtlichen Großhändler besorgt. Selbst Besitzer wenig verbreiteter Modelle werden nicht weggeschickt. Beispielsweise hat der Düsseldorfer 1, 2, 3-Betrieb kürzlich auf Umwegen einen Auspuff für einen Dodge Baujahr 1956 besorgt und ausgetauscht.

Neben dem sicherlich zugkräftigen Argument „Sofortservice" werben die 1, 2, 3-Betriebe mit sogenannten Paket-Preisen. „Wir sagen vorher, was die Sache nachher kostet", bemerkt Pressesprecher Joachim Baier zu dem im Kraftfahrzeug-Handwerk noch unüblichen Preisgebaren.

Wie auto motor und sport bei einem Vergleich der Autoservice-Preise mit denen verschiedener Vertragswerkstätten feststellte (siehe Tabelle), sind die 1, 2, 3-Betriebe nicht immer billiger. Dies ist jedoch auch im Sinne von ITT, „da man (laut Baier) nicht der billige Jakob sein will".

Manche Vertragswerkstätten wie beispielsweise die Schwabengarage AG haben schon vor einigen Jahren die von Haberl als Wurzel des Übels angesehene Mischkalkulation fallengelassen und arbeiten mit differenten Stundenverrechnungssätzen. Jene Positionen, auf die sich die ITT-Betriebe spezialisierten, gehören bei der Schwabengarage zu den sogenannten konkurrenzgefährdeten Arbeiten. Dazu zählen sämtliche Arbeiten, die jede Tankstelle ausführen kann. Für diese unkomplizierten Tätigkeiten gelten andere Verrechnungssätze als für eine Reparatur an einem automatischen Getriebe. In der VW-Organisation gibt es mit den Dreisterne-Reparaturen, in der die Arbeiten in drei verschiedene Schwierigkeitsgrade gestaffelt sind, bereits etwas ähnliches.

Das Vordringen von ITT in den Reparaturbereich wird mit einiger Sicherheit dazu führen, daß typische Verschleißreparaturen in Zukunft preiswerter angeboten werden. Bei der Mehrzahl der neutralen Werkstätten und bei den meisten fabrikatgebundenen Klein- und Mittelbetrieben gibt es nach Aussage von ZVK-Präsident Fritz Haberl bisher keine differenzierte Kalkulation, und es wird alles weitgehend über einen Kamm geschoren.

Standorte der 1, 2, 3 Autoservice-Betriebe

- **4 Düsseldorf 1**
  Talstraße 6–10
  Tel.: 02 11 / 37 97 23
- **41 Duisburg 1**
  Koloniestraße 58
  Tel.: 02 03 / 35 62 76
- **41 Duisburg 12**
  Westenderstraße 39
  Tel.: 02 03 / 44 68 26
- **43 Essen 1**
  Friedrich-Ebert-Straße 65
  Tel.: 02 01 / 23 53 74

Vergleich der Reparaturpreise: 1, 2, 3 Autoservice/Vertragswerkstatt

Modell, Reparaturen, Preise	Auspuffanlage ersetzen[1]		vordere Stoßdämpfer ersetzen[1]		hintere Stoßdämpfer ersetzen[1]		vordere Bremsen belegen[1]		hintere Bremsen belegen[1]	
	1, 2, 3 Autoservice	Vertragswerkstatt	1, 2, 3 Autoservice	Vertragswerkstatt	1, 2, 3 Autoservice	Vertragswerkstatt	1, 2, 3 Autoservice	Vertragswerkstatt	1, 2, 3 Autoservice	Vertragswerkstatt
Audi 80/L[2]	166,08	188,63	150,32	269,15	153,71	129,65	49,89	58,91	96,69	96,45
BMW 2002	239,26	273,56	229,04[3]	239,43[3]	137,86	107,23	52,14	55,98	63,83	68,71
Citroen GS 1015	369,55	205,17	—	—	—	—	62,46	62,58	57,75	55,90
Fiat 124 Special[4]	290,04	313,56	157,12	140,15	175,10	130,36	53,72	83,48	59,77	97,90
Ford Escort (40 PS)	136,75	188,29	211,50[3]	283,17[3]	150,32	108,07	53,95	74,15	57,80	84,90
Ford Taunus (72 PS)	208,90	190,08	194,47	97,11	139,15	104,02	60,11	74,15	101,57	74,18
Mercedes 200/8 Diesel	216,39	283,44	154,85	262,07	152,01	252,64	45,07	70,54	42,62	68,10
Mercedes 280 SE	388,39	510,05	203,69	267,18	180,87	288,71	54,83	80,31	42,62	68,10
Opel Kadett (60 PS)	214,95	248,20	101,18	115,75	100,62	115,15	58,33	81,55	50,56	79,05
Opel Rekord (83 PS)	238,43	293,54	151,29	104,36	141,41	118,95	69,65	80,66	57,11	90,24
Renault 4 L	121,27	105,17	133,—	145,41	102,43	147,08	95,46	100,40	75,54	71,43
VW 1302 (50 PS)	94,07	155,30	178,31[3]	233,23[3]	83,49	83,17	47,90	51,45	72,87	70,20

[1] = Komplette Preise einschließlich Material, Lohn und Mehrwertsteuer; [2] = bis Baujahr 1973; [3] = Federbeine; [4] = Baujahr 1973

Was ist Ihr Auto wert?

Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen Juli 1975.

Allgemeine Tendenz: Obwohl das Gebrauchtwagen-Angebot bei den Händlern wieder etwas reichhaltiger ist, herrscht nach wie vor ein Mangel an wirtschaftlichen Autos jüngerer Baujahre.

auto motor und sport ermittelt die Preise, die die Händler im Durchschnitt zahlen, wenn sie beim Verkauf eines neuen Wagens einen gebrauchten in Zahlung nehmen müssen.

Beim Weiterverkauf der Gebrauchtwagen berechnen die Händler für ihre Unkosten (Mehrwertsteuer, kleinere Instandsetzungsarbeiten u. ä.) allgemein einen 15- bis 20prozentigen Aufschlag. Privater Verkauf kann durchaus einträglicher sein, sofern es sich um eines der gängigen, relativ preisstabilen Gebrauchtwagenmodelle oder um ausgesprochene Liebhaberstücke handelt. Der Weg zum Händler ist in jedem Fall müheloser und durchaus nicht immer mit finanziellen Nachteilen verbunden. Denn oft gewähren Autohändler durch günstige Inzahlungnahmepreise einen „indirekten Rabatt" auf die seit 1. Januar 1974 nicht mehr gebundenen Neuwagenpreise.

Die von auto motor und sport genannten Preise gelten für

- serienmäßige Autos in gutem Allgemeinzustand (mindestens noch sechs Monate nach § 29 StVZO abgenommen)
- eine Laufzeit von 15 000 bis 20 000 Kilometer pro Jahr
- mindestens 50prozentige Bereifung (3—4 mm Profiltiefe).

Höhere oder geringere Laufzeiten sowie Sonderausstattungen müssen von Fall zu Fall durch Zu- oder Abschläge berücksichtigt werden. Radio und Schiebedach werden, wenn nicht serienmäßig, erfahrungsgemäß mit je DM 100,— mehr dotiert. Regionale Abweichungen von den ermittelten Durchschnittspreisen sind möglich. Zur individuellen Wertermittlung können Schätzungen durch Sachverständige beitragen.

Die Mehrwertsteuer ist (außer bei den Neupreisen) in den Preisen nicht enthalten. Werden zwei Preise angegeben, gilt der zweite für das neuere Modell. In Klammern gesetzte Neupreise gelten jeweils für die letzte Ausführung nicht mehr produzierter Modelle.

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Alfa Romeo							
Alfasud	8690				3700	4600	5550
1300 GT Coupé	14790	1150	2550	4000	5400	7300	9000
1300 Spider	14990	950	2250	3850	5400	7200	9050
Giulia Super	11990	750	1500	3150	4250	5700	7350
Alfetta	15290					7650	9600
2000 Berlina	15890			3600	5150	7000	8700
1750 Spider	(15790)	900	2150	3700	5100		
2000 Spider	18450			4650	6400	8500	10800
1750 GTV	(15790)	1100	2300	3900	5150		
2000 GTV	18490			4500	6250	8450	10600
Audi NSU							
Audi 60	(8350)	1250	1800	2400	3000		
Audi 72 L/75 L	(8890)	1000	1650	2350	2950		
Audi 80 L	11170				4850	6050	7200
Audi 80 GL	11995				5000	6400	7550
Audi 100/L	13495	1050	2100	3250	4800	6600	8100
Audi 100 LS	14375	1150	2250	3450	5200	7000	8550
Audi 100 GL	15525			3750	5700	7600	9200
Audi 100 S Coupé	18285			4750	6600	8900	10900
NSU Prinz 4 L	(5190)	600	950	1400	1850	2300	
NSU 1000 C	(5990)	600	1000	1450	1950		
NSU TT	(7090)	400	1050	1700	2350		
NSU 1200 C	(6690)	850	1250	1850	2500		
NSU Ro 80	21520	1400	2700	4500	6100	8600	12300
BLMC							
Mini 1000	6590	850	1400	2000	2700	3500	4300
1100/1300	7075	750	1250	1950	2750	3600	4300
MGB	13770	1850	3000	4100	5550	7100	9000
Jaguar XJ 6 4,2	34650	3250	5700	8900	12500	16500	20400
Jaguar E Roadster	36520	2200	4400	6700	14700	18000	21000
Jaguar E Coupé	40295	2400	4800	7100	16400	20000	23500
Triumph Spitfire	10990	1550	2450	3800	4800	5900	7150
Triumph TR 6	15755	2300	3850	5150	6650	8500	10100

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
BMW							
1602	13090	2050	3100	4250	5650	7100	8600
1802	13860			4350	5800	7500	9150
2002	14640	2000	3150	4550	6150	7850	9600
2002 Ti/tii	16980	1800	3200	5150	6700	8500	10450
1800	(12870)	1050	1900	2950	3850		
2000	(13790)	1050	1900	3000	3900		
Touring 1802	(13360)			3750	5150	6650	8300
520	17240				7300	8900	11200
520 i	18920				7400	9250	12000
525	20180					10500	13000
2500	22430	1650	3000	5000	8200	11200	14100
2800	(22530)	1450	2850	5000	8400	11200	14000
3.0 S	26990			5500	9200	12900	16500
3.0 Si	29500			5750	9600	14200	17800
2800/3.0 CS Coupé	34720	2100	4100	6100/ 8000	11800	16400	21200
Chevrolet							
Camaro LT	20363	1500	2800	5100	8000	10000	12400
Impala	23221	1300	2400	4700	7400	10000	11800
Corvette Coupé	31746	2200	4100	8200	12600	15800	20300
Citroen							
2 CV 4	5920	500	1200	1700	2300	2900	3550
Dyane 4	6490	500	1100	1600	2300	2950	3700
GS/1220	11200		2100	2800	4200	5350	6500
ID 19/D-Special	(14390)	900	2100	3300	4650	6450	7900
DS 19/DS 20/ D-Super 5	(15490)	900	2200	3500	4550/ 5050	7000	8700
DS 21/DS 23	(17860)	950	2200	3600	4800/ 5700	8000	10150
SM	(44658)		4200	7700	11700	17000	23400
DAF							
44 de Luxe	7695	750	1400	2100	2650	3700	4600
55 de Luxe/66 SL	9095	750	1300	2100	2600/ 3100	4450	5500

MOTORBUCH Information

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

Protokoll einer Erfindung: Der Wankelmotor

Das neue Buch von Dieter Korp

Er wird bewundert und er ist umstritten. Aber er gehört zu den interessantesten Erfindungen unseres Zeitalters. Der Weg des Wankelmotors wird in diesem Buch von den ersten gedanklichen Reflexen im Kopf eines eigenwilligen Erfinders bis hin zur industriellen Verwirklichung geschildert – mit allen, oft merkwürdigen Einzelheiten, gestützt auf bisher unveröffentlichtes Material.
Es ist in der Tat ein ungewöhnlicher Weg, manchmal von abenteuerlichen Details erfüllt. Das Buch schildert u. a. auch den Kampf des Erfinders um seine finanzielle Beteiligung; den Aufbau eines „wasserdichten" Patentschutzes oder wie man lukrative Lizenzverträge durchboxen kann.
Ca. 224 Seiten, 182 Abb., Ln., DM 48,–

Ein Sachbuch, doch stellenweise so mitreißend zu lesen wie ein Roman!

Der Kdf-Wagen von A–Z

Original-Wiedergabe 1975 der Vorkriegsausgabe
Anhand dieses Buches konnte man so ziemlich alle Wartungsarbeiten selber machen. Durch seine ausführliche Bebilderung war es eine äußerst umfangreiche Bedienungsanleitung wie man sie heute leider vielfach vermißt.
Nicht nur ehemalige Kdf-Sparer und -Fahrer wird dieses Buch begeistern. Ebenso werden alle Raritätensammler und die an der Geschichte des Automobils Interessierten von diesem Faksimile-Nachdruck fasziniert sein.
124 Seiten, 135 Abbildungen, DM 22,–

Das große Buch der Feuerwehr

Eine faszinierende Darstellung der Feuerwehr in Geschichte und Gegenwart – Von Hans Erpf

Dieser repräsentative Band bringt in Wort und Bild eine faszinierende Darstellung der Feuerwehr in Geschichte und Gegenwart, die bis heute in dieser Form gefehlt hat. Die Feuerwehr ist eine Einrichtung, die über alle Grenzen und Ideologien hinweg nur ein Ziel hat: Hilfe zu bringen. Zu Lande, zu Wasser und in der Luft führen die mutigen Männer der Feuerwehr in selbstlosem Einsatz rund um die Uhr einen ständigen Kampf um unser aller Wohl. Ihnen ist das große Buch der Feuerwehr gewidmet. Doch nicht nur der Feuerwehrmann wird aus diesem Buch viel Nutzen ziehen können. Es bietet auch dem Laien und dem kulturgeschichtlich und technisch Interessierten eine Fülle von Daten und Informationen.

168 Seiten, 12 farbige und über 130 s/w Abbildungen, Leinen, DM 58,–

Haben Sie schon Ihren „Korp"?

Wenn nicht, sollten Sie ihn noch heute bestellen!

Mit den hieb- und stichfesten Handbüchern der aufsehenerregenden Buchreihe JETZT HELFE ICH MIR SELBST können Sie viele Kundendienstarbeiten selbst machen. Sie ersparen sich außerdem viel Geld, Zeit und Werkstattärger. Seite für Seite finden Sie zahlreiche Tips und Hinweise für Arbeiten, die Sie selber machen können.

Jetzt helfe ich mir selbst Dieter Korp

Aus dieser Reihe ÜBER 2,5 MILLIONEN VERKAUFT

Diese Zahl spricht für sich. Der Erfolg ist verständlich, denn eine Reparatur-Stunde in der Werkstatt kostet über DM 30,–! Ein Reparatur-Buch aus dieser Reihe dagegen nur DM 18,– Das sind mindestens schon DM 12,– Plus bei der kleinsten Reparatur!

NEU:

AUDI 80 (alle Modelle) Bd. 47

VW-PASSAT (alle Modelle) Bd. 48

FIAT 126 Bd. 49

Weiterhin lieferbar:

Audi 60/L, 72/L, 75/L, 80/L, Super 90, Variant	(Bd. 22)
Audi 100/LS/GL/Coupé	(Bd. 35)
BMW 1500/1600/1600-2/2002/1800 2000/ti/tilux/C/CS (bis E. 70)	(Bd. 17)
Citroen 2 CV/4/6/Dyane 4/6	(Bd. 12)
Fiat 124/124 Special	(Bd. 27)
Fiat 125/125 Special	(Bd. 30)
Fiat 127	(Bd. 42)
Fiat 128/128 rally	(Bd. 33)
Fiat 500	(Bd. 14)
Fiat 600/D/E/Jagst	(Bd. 10)
Ford 12 M/TS (bis Aug. 66)	(Bd. 3)
Ford 12 M/15 M TS/RS (ab Aug. 66)	(Bd. 23)
Ford 17 M/20 M (ab Aug. 67)	(Bd. 25)
Ford Capri alle Modelle	(Bd. 28)
Ford Escort alle Modelle	(Bd. 32)
Ford Taunus ab 71 alle Modelle	(Bd. 34)
Ford Consul	(Bd. 44)
Mercedes-Benz 180 Dc/ 190 D/200 D/220 D	(Bd. 24)
Mercedes-Benz 200/220/230 Vierzylinder ab 68	(Bd. 38)
NSU Prinz 4/Sport/I-II/III	(Bd. 6)

Weiterhin lieferbar:

Opel Kadett A (bis Juli 65)	(Bd. 5)
Opel Kadett B (ab Aug. 65)	(Bd. 11)
Opel Kadett C (ab Aug. 73)	(Bd. 46)
Opel Rekord (bis Juli 65)	(Bd. 2)
Opel Rekord B/C m. Commodore (ab Aug. 65)	(Bd. 16)
Opel Rekord D/Commodore B	(Bd. 36)
Opel Manta	(Bd. 39)
Opel Ascona	(Bd. 40)
Peugeot 204	(Bd. 43)
Peugeot 404	(Bd. 21)
Renault R 4/R 4 L	(Bd. 15)
Renault R 16/R 16 TS	(Bd. 18)
Simca 1100/LS/GLS/Special	(Bd. 29)
VW Käfer 1200/1300/1500 (bis Herbst 69)	(Bd. 1)
VW Käfer 1200/1300/1500 (ab Herbst 69)	
1302/1302 S/1303/1303 S	(Bd. 26)
VW 1500 (bis Juli 66)/1500 S/1600/ TL/EL/Automatic/Variant	(Bd. 4)
VW K 70/K 70 L/K 70 LS	(Bd. 37)
VW 411/411 E/412 E/412/412 S Typ 4	(Bd. 41)
VW-Transporter/Bus (alle Modelle)	(Bd. 31)

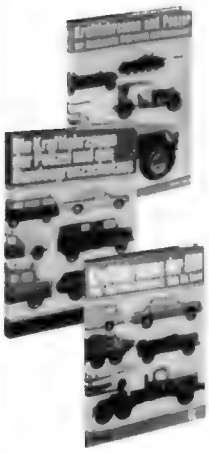
Sonderbände:

Hack/Korp **VW 1200/1300/1500/1302/ 1302 S/1303/1303 S** (Bd. 7)
„Jetzt mache ich Ihn schneller"
Hüppen/Korp **Auto-Elektrik - alle Typen** (Bd. 20)

Thaer/Korp **Die Autokarosserie Reparatur – Lackierung, Karosserie-instandsetzung** (Bd. 45)

Jeder Band mit ca. 250 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Schaltplan, Störungstabellen, vierfarbiger glanzkaschierter Schutzumschlag, Format 15,5 x 22 cm, jeder Band nur DM 18,–

Unübertroffene Dokumentationen



Typengeschichten von unwahrscheinlicher Genauigkeit von Werner Oswald:

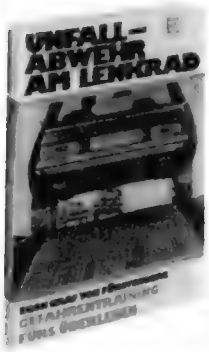
Werner Oswald stellt in diesen Bänden die einzelnen Fahrzeuggruppen in ausführlichster Weise vor. In jahrelanger mühevoller Kleinarbeit hat er hier eine unwahrscheinliche Fülle von Material zusammengestellt. Alle Typen in Wort und Bild. Mit einer Unmenge von Daten und Fakten, mit allen technischen und konstruktiven Einzelheiten! Es sind Werke von einmaligem dokumentarischen Wert. Hochinteressant in der textlichen Darstellung! Bücher ohne Beispiel – mit exakten, tabellarisch geordneten Daten!

KRAFTFAHRZEUGE UND PANZER DER REICHSWEHR, WEHRMACHT UND BUNDESWEHR-Katalog aller Typen und Modelle
456 Seiten, 850 Abbildungen, Leinen, DM 48,–

KRAFTFAHRZEUGE DER POLIZEI UND DES BUNDESGRENZSCHUTZES
240 Seiten, 463 Abbildungen, Leinen, DM 32,–

KRAFTFAHRZEUGE DER DDR
Zivil- und Militärfahrzeuge 1945 bis heute
240 Seiten, 463 Abbildungen, Leinen, DM 28,–

Unfallabwehr am Lenkrad



Gefahrentraining fürs Überleben – Von Egon Graf v. Fürstenberg

Niemand kann beantworten, wie weit man von seinem Unfall entfernt ist. Angesichts der hohen Verkehrsdichte muß jeder Autofahrer mit dem Ernstfall rechnen.
Dies ist Gefahrentraining fürs Überleben. Kein Autofahrer weiß, wann der Unfall auf ihn zukommt. Man kann ihn abwehren. Ganz oder zum Teil. Dieses Buch zeigt die oft einfachen Mittel, die Gefahr abzuwenden. Oder – wenn sie nicht mehr vermeidbar ist – wie man mit ihr umgeht. Aus den Fehlern anderer lernen – hier ist es möglich! Unfall-Abwehr am Lenkrad ist aktive Sicherheit im Straßenverkehr!

152 Seiten, 37 Abbildungen, Leinen **DM 18,–**

In Kürze lieferbar: Der auto motor sport Kalender für 1976!

Dieser bei allen Motorsportfreunden beliebte Kalender ist ab Mitte September lieferbar! Wie in jedem Jahr bringt dieser Kalender wieder hochaktuelle Fotos in brillanten Farben aus der letzten Saison. In Motivauswahl und Drucktechnik läßt dieser Kalender keine Wünsche offen. Sichern Sie sich rechtzeitig Ihr persönliches Exemplar und bestellen Sie am besten noch heute die heiße Motorsportatmosphäre für das kommende Jahr! Sie werden sofort nach Erscheinen beliefert!

13 vierfarbige Kunstdruckblätter im Großformat 55 x 29 cm
ca. DM 18,–

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehörhandel, den Buchabteilungen der Kaufhäuser oder mit nachstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von „Motorbuch Stuttgart" Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370 · Tel. 64 20 31

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,– portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Absender:

Eigentumsvorbehalt gem. § 455 BGB · Erfüllungsort u. Gerichtsstand Stuttgart

AMS 16/75

Rennwagen

Ein reichhaltig bebildertes Buch von Eddie Guba

Dies ist das ideale Nachschlagewerk für jeden, der sich für Hochleistungswagen interessiert, sich aber dennoch nicht bis ins kleinste Detail vertiefen möchte. Für jeden, der – ohne technische Vorkenntnisse – verstehen möchte, wie die prinzipiellen Funktionen sind und worin die hauptsächlichsten Unterschiede zwischen den einzelnen Typen und Fabrikaten bestehen.
Die Vielfalt der Typen, Arten und Kategorien von modernen Rennwagen ist für jeden Laien verwirrend. Formel-Vorschriften, Sicherheitsauflagen und andere Reglements haben das Gesicht der Rennwagen in den letzten Jahren total verändert. Hinzu kommen neue technische Erkenntnisse und die stetige Weiterentwicklung der Fahrzeuge.
Zunächst ordnet dieses Buch alle behandelten Typen in einer Bild-Übersicht und vermittelt die wichtigsten technischen Daten. Gleichzeitig ist dies das Inhaltsverzeichnis, so daß man sich mühelos im Buch zurechtfindet.
In diesem Buch „Rennwagen" wurde vor allem Wert auf die Abbildungen gelegt, die ja Einzelheiten am besten wiedergeben können. Anhand zahlreicher Fotos kann sich selbst der vom Autosport unberührte Laie Vorstellungen machen über Aussehen, Funktionieren und prinzipielle Technik moderner Rennautos.
„Rennwagen" – eine Racing Car Show in Buchformat!
148 Seiten, 220 Abbildung., Leinen, DM 19,80

Das Auto innen und außen

Alles über Konstruktion, Arbeitsweise, Instandsetzung von Piet Olyslager

Dieses Buch geht den Dingen auf den Grund. Im wahrsten Sinne des Wortes: Es behandelt das Auto bis ins Detail – bis auf die Bodenplatte. Es macht das Auto quasi „durchsichtig" und erklärt die technischen Zusammenhänge und Vorgänge so, daß der Leser ohne Mühe folgen kann. Dieses Buch hilft, das Auto zu „verstehen" und seine Möglichkeiten optimal zu nutzen. Hier sind Erkenntnisse verarbeitet, die äußerst wertvoll sein können. Die bares Geld sind. Denn meist genügt das „Gewußt wie . . .", um Zeit und Kosten zu sparen. Ebenso umfaßt es z. B. Energiequellen und Antriebsmittel, Elektronik und Elektrik, Bremssysteme, neue Arten der Gemischbildung, Abgasprobleme u. v. a. m. Aber auch Fahrtechnik, Wartung und Instandhaltung kommen nicht zu kurz, denn dies ist ein Buch „aus der Praxis – für die Praxis".
Ca. 288 Seiten, 160 Abbildungen, Leinen, DM 36,–

PORTRÄT EINER BMW GROSSEN MARKE

Hans Peter Rosellen

BMW – PORTRÄT EINER GROSSEN MARKE

Dieses längst fällige Porträt dokumentiert die BMW-Firmengeschichte von den Tagen des Zusammenbruchs im Jahre 1945 bis heute. Hier steht alles drin über die weißblaue Marke aus München.
Hans Peter Rosellen beginnt mit seiner Chronik im Jahre 1945. Er berichtet von den ersten schwierigen Versuchen des Wiederanfangs, der Materialbeschaffung und der ersten zögernden Produktion der folgenden Jahre. Dann kam der absolute Tiefpunkt in den Jahren 1958–1960. BMW war schwer angeschlagen. Erst nach Einführung der neuen Mittelklasse-Modelle ging es wieder bergauf. Und dieser Aufstieg hält bis heute an. Zahlreiche Fotos und Zeichnungen illustrieren den unterhaltsam geschriebenen Text. Der umfangreiche Katalogteil enthält sämtliche BMW-Typen die von 1945–1973 produziert wurden mit technischen Daten und Bild. Eine Statistik am Ende des Buches informiert über Produktionszahlen, Umsätze u. a. m.
280 Seiten, 220 Abb., glanzkaschiert **DM 28,–**

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Fiat							
500/500 R	4990	700	1100	1600	2000	2750	3300
126	5690					3250	3800
Jagst/770 S	(4490)	600	1000	1400	1850	2300	
850 Lim.	(5490)	600	1100	1700	2300	3000	3500
850 Coupé	(6490)	800	1450	2100	2850		
127	7190			2550	3200	4000	4700
128	7990	1150	1850	2600	3300	4300	5200
128 Sport 1300 SL	10390				4200	5100	6600
124	(8690)	550	1300	2150	3100	4150	4900
124 Sport Coupé	14950	1000	2450	3500	4550	7400	9100
124 Sport Spider	14950	1400	3000	4100	5150	7800	9500
125	(8650)		800	1550	2400		
132/GL	11190				3400	4250	5600/ 7000
130	28950		2200	3900	6700	9500	13400
Ford							
Escort	(7985)	1450	2000	2650	3300	4100	4750
Escort GT	(8720)	1200	1900	2850	3650	4700	
Escort Turnier	(8630)	1000	1550	2400	3250	4150	4900
Taunus	9590		2300	3100	3900	5050	6050
Taunus GT	(10065)		2350	3350	4200	5200	
Taunus Coupé	10825		2500	3300	4200	5500	6600
Taunus Turnier	10635		2100	2900	4000	5350	6350
17 M/Consul	(12030)	1300	2050	2700	3200/ 4650	6150	7600
17 M Turnier/ Consul Turnier	(12685)	1100	1850	2500	2900/ 4450	6150	7500
20 M/Granada	(15220)	1100	1900	2750	3400/ 5700	7450	8900
20 M XL/ Granada GXL	(18320)	1300	2100	2950	3900/ 6450	8400	10600
Capri 1700 GT/ 1600 GT/Capri II GT	13150	1850	2550	3250	4000/ 4750	5900	8700
Capri 2600 GT	(12040)		2700	3500	4800	6200	
Mercedes-Benz							
200	16705	4000	5300	6550	7500	9600	11600
220	(14985)	3700	5100	6500	7500	9100	
200 D	17183	4600	5950	7250	8150	10100	11900
220 D	17849	4600	6000	7300	8250	10450	12350
230	19270	3750	5350	7100	8200	10600	12900
250	21623	3750	5600	7400	8900	11500	14300
250 C Coupé	24564	5600	7300	9100	11100	13400	15500
280	23610				9700	12300	15000
280 E	25463				10100	12900	16400
280 S	28849	3700	5600	7300	8800/ 13700	16800	19500
280 SE	30891	3750	5800	7700	9100/ 14400	17700	20800
280 SL	(26640)	8500	10100	11600			
350 SE	34854				16100	19900	23000
450 SE	39150					21800	25500
350 SL	37918			15350	18500	22800	25100
350 SLC	42968				21000	25200	28200
300 SEL 3,5	(34077)	3800	6300	8900	10800		
300 SEL 6,3	(44397)	3650	7650	11400	14800		
Opel							
Kadett	8815	1650	2400	2900	3450	4000/ 5050	6000
Kadett L	9570	1600	2500	3150	3850	4400/ 5600	6550
Kadett Coupé	10000	1850	2600	3300	4000	4600/ 5850	6800
Kadett Caravan	9620	1350	2050	2700	3300	3800/ 5200	5050
Ascona 16	10160		3050	3750	4400	5500	6700
Ascona Voyage	11935		3250	4000	4650	5900	7400
Manta L	12040		3600	4400	5250	6500	8200
Manta SR	13209		3700	4600	5650	6900	8600
Rekord 1,5/1,7	12040	1350	2100	2750	3300/ 5000	6400	7650
Rekord Coupé	14030	1450	2300	3150	3800/ 5850	7400	8800
Rekord Caravan	12685	1100	1800	2500	3150/ 4950	6400	7800

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Opel							
GT 1900	(13645)	3000	4200	5350	6550	7950	
Commodore	16720	1350	2500	3400	4200/ 6300	8100	10100
Commodore Coupé	17200	1400	2600	3500	4400/ 6400	8200	10300
Commodore GS	19950	1400	2800	3500	4300/ 6450	8600	11200
Commodore GS/E Coupé	22330		2600	3700	4700/ 7800	10100	12600
Admiral L	23435	1800	2900	4600	7300	10700	13600
Diplomat V8	31327	1700	3600	5800	9400	13800	16500
Peugeot							
104	8495				3550	4350	5300
204	9395	1250	2200	2950	3800	4650	5700
304	10395		2150	3000	4000	5050	6100
404	(10295)	1000	2100	3200	4350	5400	6300
504 GL	14295	1900	3000	4300	5550	6950	8400
504 Injection/TI	15995	1950	3150	4500	5800	7600	9000
Porsche							
911 T/911	32350	4100	6100	8100	10600	13500/ 18000	21400
911 T/911 Targa	34510	4500	6700	8800	11600	14700/ 19300	22900
911 E	(28780)	4500	6800	9000	11800	15200	
911 S	36130	5000	8100	10000	13300	17000/ 19800	23200
Renault							
R 4 L	6485	1100	1700	2350	2850	3550	4250
R 5 TL	8300				3700	4450	5300
R 6 TL	8860		2100	2850	3700	4550	5550
R 12 TL	10100		2200	3050	3900	4900	6100
R 16 L	11135	1150	1800	3050	4100	5450	6800
R 16 TS	12875	1050	1900	3200	4600	6000	7600
R 17 TL	13900				4950	6500	8200
Simca							
1000 LS	6368	900	1500	2050	2600	3250	3900
1100 GLS	9298	1200	2000	2750	3650	4700	5700
1100 Special	9998		2000	2800	3850	4800	5900
1301 GL/Special	9598	1000	1900	2900	3900	4800	5600
Chrysler 160	11798		1800	2800	3850	5200	6450
Chrysler 180	12548		1800	2900	3950	5400	6700
Volvo							
142	(14350)	1850	2850	4450	5900	7500	8750
144	(15100)	2000	3050	4700	6250	7900	9300
164 E	(23650)			5100	7900	10800	13500
P 1800/1800 E/ES	(26150)	2200	4200	7000	9500	12500	
Volkswagen							
1200	6950	1250	1750	2350	2850	3600	4500
1300	(6650)	1600	2150	2800	3300	4050	
1302/1303	8770		2200	2850	3400/ 3750	4700	5600
1500/1302 S/1303 S	9060	1400	1800/ 2000	2700	3300/ 3750	4750	5700
Cabrio	12130	1800	2900	3700	4900	6400	7800
Ghia Coupé	(9785)	1400	2200	3000	4100	5100	6250
Ghia Cabrio	(10780)	1400	2300	3200	4500	5650	6900
Golf L	9585						6850
1600 A	(8185)	850	1500	2100	2950	3650	
1600 TL	(9030)	1000	1700	2450	3100	4050	
Variant 1600	(8610)	1150	1800	2550	3300	4100	
Variant 1600 L	(9455)	1200	2000	2800	3650	4600	
Passat L	10985					6100	7300
Passat L Variant	11765					6250	7600
411 L/LE/412 LE/ 412 LS	(12210)	900	1700	2500	3150/ 3900	4950 5350	6650
Variant 411 LE/ 412 LE/412 LS	(12695)	1600	2550	3350	3900/ 4450	5500 6100	7300
K 70/K 70 S	12920		1500	2450	3600	5600	6700
914/4	17115	2600	3900	5500	7000	8800	10400
914/2.0	18335				7450	9600	11300

12

Die Hölle ist grün

GP von Deutschland: Jagd auf die 420-Sekunden-Marke.

Von Heinz Prüller

Wenn einer von uns Rennfahrern am Weihnachtsabend am offenen Kamin behauptet, er fahre gern am Nürburgring, dann meint er damit die immense Herausforderung dieser Strecke. Wer aber unmittelbar nach dem Rennen sagt, er mag den Nürburgring, der lügt." So charakterisiert Jacky Stewart, dreimaliger Sieger des Grand Prix von Deutschland, die 22,835 km lange „Grüne Hölle" in der Eifel. „In sieben Minuten um den Nürburgring, da erlebt jeder Rennfahrer Abenteuer, Spannung, Horror, Naturgefahr und Verbundenheit mit seiner Maschine, mehr als andere in ihrem ganzen Leben."

Diese Stewart-Expertise findet Niki Lauda, der extreme Logiker, „ein bissel zu philosophisch". Grund der verschiedenen Auffassungen: Zwei verschiedene Piloten-Generationen. Aber

Zeitplan des GP Deutschland auf Seite 82.

auch Lauda hat recht: Als erster Mensch hat er die 180 Kurven in weniger als sieben Minuten bezwungen: in 6:58,2, bei Reifentestfahrten 1974.

Nichts veranschaulicht Rekordsucht, Fortschritt und Perfektion deutlicher als die Entwicklung der Rundenzeiten am Nürburgring. 1936 gelang Bernd Rosemeyer auf Auto Union erstmals ein Umlauf unter zehn Minuten – 1939 fuhr Hermann Lang mit dem Dreiliter-Kompressor-Mercedes sagenhafte 9:52,2. 17 Jahre später unterbot der fünffache Weltmeister Fangio auf Ferrari diesen Rekord: 9:41,6. ▷

Inoffiziell am Nürburgring bereits unter sieben Minuten: Ferrari-Pilot Niki Lauda.

Immer noch zog die Zehn-Minuten-Grenze den Trennungsstrich zwischen „einem sehr guten und einem Weltklasse-Fahrer", wie sich der legendäre „Silberpfeil"-Rennleiter Alfred Neubauer ausdrückte. 1957 fuhr Fangio auf Maserati 9:17,4. „Aber ich mußte soviel riskieren wie noch nie in meinem Leben", gab der Argentinier nachher zu.

1961 überflog der Amerikaner Phil Hill per Düsenjäger den Ring und durchbrach danach prompt mit dem 1,5 Liter-Ferrari die Schallmauer der neun Minuten: 8:57,8. Ferraris springendes Pferd galoppierte nun immer schneller durch die Eifel. John Surtees markierte 1963 eine Rundenzeit von 8:47,0 und verbesserte diesen Wert 1964 sogar auf 8:39,0. Im Jahr darauf überschritt Jim Clark (Lotus) mit 8:22,9 als erster die Traumgrenze der 100 Stundenmeilen. 1966 steigerte sich der Schotte auf 8:16,5 und 1967 sogar auf 8:04,1 — was vielen Experten bereits das Maximum dünkte.

Von Lotus wechselte der Rekord zu Ferrari zurück, von Clark zu Chris Amon. Ferraris damaliger Feldherrnhügel (Dr. Franco Gozzi und Franco Lini) stoppte den Neuseeländer bei Reifentestfahrten im Juni 1968 in 7:57,3 — inoffiziell. Umso mehr Aufsehen erregte eine Wette, die vor dem Trainingsbeginn 1969 zwischen Stewart-Boss Ken Tyrrell und AvD-Sportsekretär Herbert Schmitz abgeschlossen wurde.

Ken setzte drei Flaschen Whisky, daß Stewart 7:35 fahren könne. „Aber das sagte er nur, weil er nicht selber einsteigen muß", kicherte Stewart. Trotzdem: 7:55,6 für Jacky (Tyrrell-Matra), die erste offizielle Runde unter acht Minuten.

Die weiteren Meilensteine: 1971 Stewart (Tyrrell) 7:19,0 und 1972 Jacky Ickx (Ferrari) 7:07,0. Die Sieben-Minuten-Mauer wankte, aber der Nürburgring verteidigte sie fortan mit seinem unfairsten Mittel: mit Schlechtwetter. Inoffiziell — aber in Übereinstimmung aller Stoppuhren — fuhr Lauda (Ferrari) vor 15 Monaten 6:58,2.

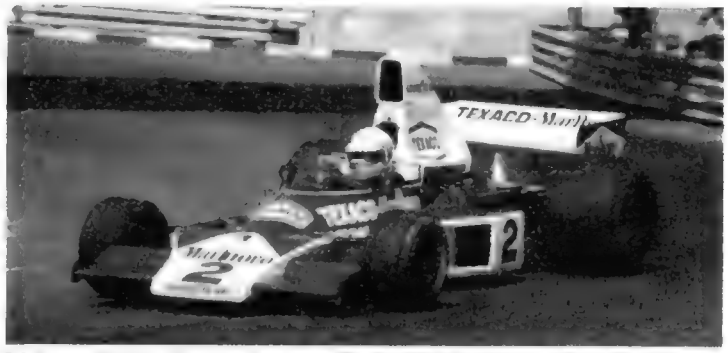
Im offiziellen Training verfehlte dann der Österreicher mit 7:00,8 die Anerkennung seiner Traummarke nur um acht Zehntel. Die schnellste Nürburgring-Rennrunde gehört seit 1974 Jody Scheckter — 7:11,1.

Seit dem Fahrer-Boykott 1970 ist in der „Grünen Hölle" einiges anders. „Die Sicherheit wurde um vierhundert Prozent besser", schwört Stewart. Geändert haben sich die Piloten, nicht aber ihre Tricks.

So kratzte Stewart voriges Jahr vom unbezahlbaren Goldschatz seiner Erfahrungen ein paar Gramm für das Nürburgring-Greenhorn Scheckter ab: Er riet ihm nicht nur: „Stelle dein Auto leicht untersteuernd ein, weil's schrecklich ist, wenn du auf den Buckeln vom eigenen Heck überholt wirst" — er gab auch geografische Geheimnisse preis: „Bremse hier beim dritten Baum. Schalte bei diesem Telegrafenmast. Oder visiere vor dem uneinsehbaren Karussell den dritten Baum an."

Die „Grüne Hölle": Die Ohren der Piloten gehen bei 300 Meter Höhendifferenz pro Runde „pausenlos auf und zu" (Stewart). Die Autos hängen und zerren an unsichtbaren Seilen. Die Fahrer sind übervorsichtig: Niki Lauda führte 1974 die Ferrari-Mechaniker einmal um den Ring, „um ihnen drastisch vor Augen zu führen, was da los ist, damit sie alle Räder fest anziehen."

Tyrrell 007. Fahrer: Jody Scheckter (3), Patrick Depailler (4).



McLaren M 23. Fahrer: Emerson Fittipaldi (1), Jochen Mass (2).

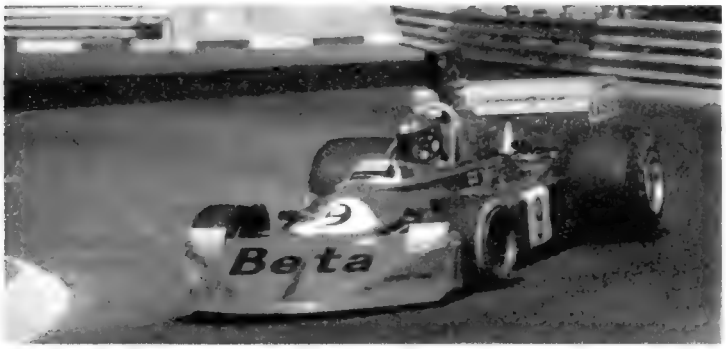
Parnelli PC 1. Fahrer: Mario Andretti (27).

Hesketh 308. Fahrer: James Hunt (24), Harald Ertl (25).

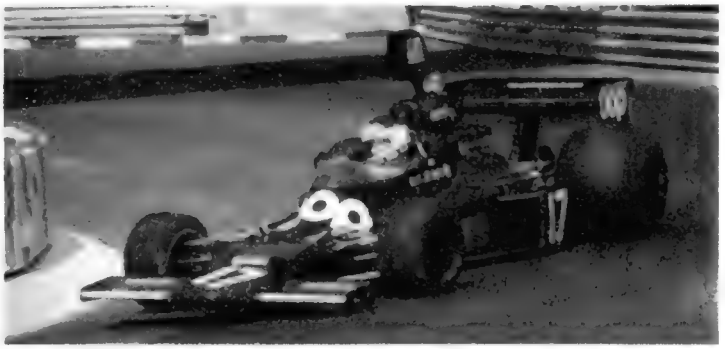
Surtees TS 16. Fahrer: John Watson (18).

Ferrari 312 T. Fahrer: Clay Regazzoni (11), Niki Lauda (12).

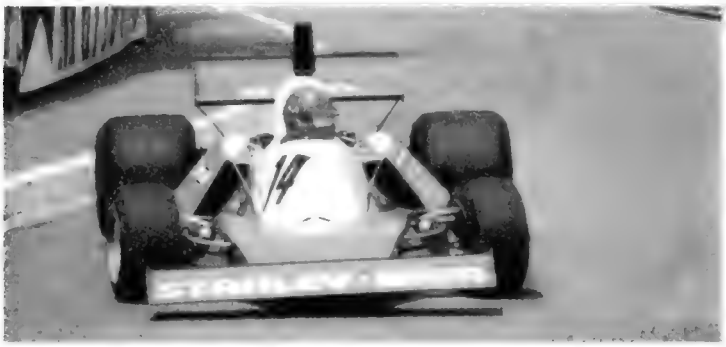
Brabham BT 44. Fahrer: Carlos Reutemann (7), Carlos Pace (8).



March. 751. Fahrer: V. Brambilla (9), Lella Lombardi (15), H. Stuck (10).



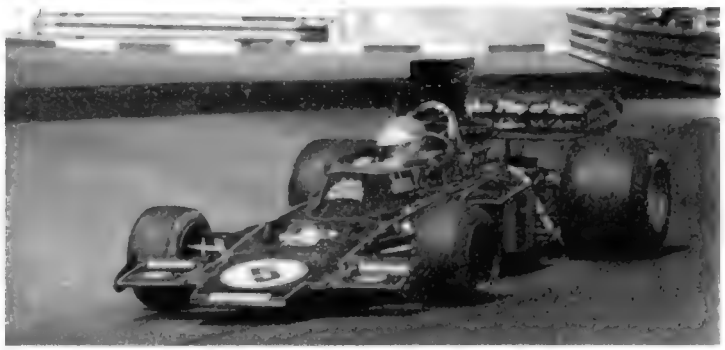
Shadow DN 5. Fahrer: Tom Pryce (16), Jean Pierre Jarier (17).



BRM P 201. Fahrer: Bob Evans (14).

Williams. Fahrer: Jacques Laffite (20).

Hill-Lola. Fahrer: Alan Jones (22), Tony Brise (23).



Lotus 72 E. Fahrer: Ronnie Peterson (5), Jacky Ickx (6).

Penske PC 1. Fahrer: Mark Donohue (28).

Copersucar. Fahrer: Wilson Fittipaldi (30).

Sport Nachrichten

Eklat in USA

Die Dinge entwickelten sich beim Sechsstunden-Rennen von Watkins Glen Zug um Zug und endeten mit einer für gehobene Rennsport-Kreise unmöglichen Situation: BMW-Rennchef Jochen Neerpasch hatte einen Protest am Hals, den er seinerseits mit einem Gegenprotest beantwortete, dem ersten in seiner fast fünfjährigen Tätigkeit als Rennleiter. Es begann mit einem heftigen Regenguß, der nach genau drei Rennstunden einen Abbruch herbeiführte. Dieser freilich kam zu spät, um zu verhindern, daß der Wagen von Stuck von einer Corvette auf die Hörner genommen und an einer Leitplanke ordentlich ramponiert wurde.

Die 70 Minuten lange Zwangsunterbrechung nutzte die BMW-Crew, um das Coupé in einer ursprünglich verbotenen, nach einer halben Stunde jedoch erlaubten Reparatur zum Wiederstart notdürftig herzurichten. Nach der Fortsetzung des Rennens fuhr Stuck fünf Runden lang hinter der führenden Renault Alpine einher, bis sich der bei dem Unfall geknickte Tankeinfüllstutzen auf der Fahrbahn durchgeschliffen hatte.

Zeitplan des GP Deutschland

Freitag, 1. August:

10.00 — 18.00 Uhr	Training aller Rennfahrzeuge.

Samstag, 2. August:

8.00 — 16.30 Uhr	Training aller Rennfahrzeuge;
17.00 Uhr	Qualifikations-Vorlauf Formel V 1600, drei Runden = 68,5 km.

Sonntag, 3. August:

10.00 Uhr	AvD-Renault-5-ELF-Pokal, vier Runden = 91,3 km;
11.30 Uhr	AvD-Deutschland-Pokal, Lauf um den VW-Goldpokal, Formel V 1600, fünf Runden = 114,2 km;
13.30 Uhr	Großer Preis von Deutschland, Formel 1-Weltmeisterschaftslauf, 14 Runden = 319,7 km;
16.30 Uhr	AvD-Rheinland-Pfalz-Preis, Großer Bilstein-Pokal, Touren- und GT-Wagen, sieben Runden = 159,8 km.

Eintrittspreise	Vorverkauf	Tageskasse
Dauerkarten (Fr., Sa., So.)		
Haupttribüne 1.– 6. Reihe	DM 70,–	DM 70,–
Haupttribüne 7.–11. Reihe	DM 60,–	DM 60,–
Start und Ziel	DM 22,–	DM 25,–
Streckenplatz	DM 18,–	DM 21,–
Zwei-Tageskarten (Sa., So)		
Start und Ziel	DM 19,–	DM 22,–
Streckenplatz	DM 15,–	DM 18,–
Tageskarten		
Sonntag, 3. August		
Start und Ziel	DM 15,–	DM 18,–
Zuschlagkarte/Tribüne Südkehre	DM 7,–	DM 10,–
Streckenplatz	DM 11,–	DM 13,–
Samstag, 2. August		
Start und Ziel	–	DM 11,–
Streckenplatz	–	DM 9,–
Zuschlag für Tribüne Südkehre	DM 6,–	DM 8,–
Freitag, 1. August		
Start und Ziel	–	DM 8,–
Streckenplatz	–	DM 6,–
Zuschlag für Tribüne Südkehre	DM 5,–	DM 7,–

Auch ohne den Ausfall wäre Stuck bei der Endabrechnung nicht berücksichtigt worden. Der Porsche-Privatfahrer Al Holbert hatte gegen Stucks Start Protest eingelegt, da seiner Ansicht nach zu verbotener Zeit an dem Auto repariert worden war. Neerpasch wiederum beantwortete diesen Einspruch mit einem Gegenprotest gegen die Porsche von Holbert und Haywood.

Der eine verfügte nach Neerpaschs Ansicht über einen Tank, der mehr als das erlaubte Fassungsvermögen von 80 Litern enthielt. „Holbert fuhr mit diesem Tank zwei Stunden lang, was unsere gesamte Rennstrategie durcheinandergebracht hat", begründete Neerpasch seinen Protest. Ein weiteres Ärgernis war dem BMW-Rennleiter die Tatsache, daß der Carrera von Hurley Haywood dem BMW-Coupé auf der Geraden davonlief, was Neerpasch die Verwendung einer in Amerika zwar erhältlichen, trotzdem aber verbotenen Kurbelwelle vermuten ließ.

Neerpasch: „Unser Protest richtete sich nicht gegen die Porsche-Privatfahrer, sondern gegen den Veranstalter, der vernünftig kontrollieren soll. Wir jedenfalls können uns nicht mit der Großzügigkeit der Reglementsauslegung abfinden."

Weitere Sportberichte ab Seite 98.

Baden ging der mit einer deutschen Lizenz fahrende Finne Keijo Rosberg am Nürnberger Norisring. Mit dem teameigenen Dreirad wagte sich „Keke" auf den Dutzendteich hinaus, verlor jedoch bei der anschließenden Landung das Gleichgewicht und kippte rücklings ins Wasser. Auf der Piste dagegen siegt Rosberg derzeit an allen Fronten.

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 28,
gültig ab 1. Oktober 1974

Gewerbliche Gelegenheitsanzeigen und Stellenangebote
1 mm Höhe bei 43 mm
Spaltenbreite DM 11,75
zuzüglich 11% MwSt.

Private Gelegenheitsanzeigen und Stellengesuche
1 mm Höhe bei 43 mm Spaltenbreite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt,
DM 5,– inkl. MwSt.
Chiffre-Zuschriften bitte ausreichend frankiert mit deutlicher Angabe der Chiffre-Nummer auf dem Briefumschlag an auto motor und sport,
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042, senden

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 18 erscheint am 30. 8.
Anzeigenschluß ist am 6. 8.
Heft 19 erscheint am 13. 9.
Anzeigenschluß ist am 21. 8.

Abarth

Abarth 59 S, SS, Bj. 70, TÜV 8.76, 43 000 km, neuer Motor, techn. u. opt. tadellos, gegen Gebot zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 699

Alfa Romeo

ALFA-Gebrauchtteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
Ispelstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

Giulia Super 1600, EZ 3.75, 12 000 km, Radio/Cassette-Stereo, ATS-Felgen, heizb. Hecksch., wegen Bundeswehr sofort zu verkaufen, 25% unter NP. Tel. 02 31/52 36 30 ab 18 Uhr. 66 287

MONTREAL, Bj. 75, 5000 km, VB DM 21 500.–, Inzahlungn. möglich. Tel. 0 53 41/5 22 04. 66 313

●● **Alfa Bar-Ankauf** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
66 207 H

Verk. Montreal-Motor, kpl. m. allen Aggregaten u. Getr., garant. Laufleistung 6300 km, VB DM 8000.–; 2.0 L Alfa-Motor, kpl., 12 000 km gel., DM 2800.–, Hinterachse GTV 2.0 L, gesperrt, DM 600.–. Tel. 0 75 31/7 95 90 von 8–10 Uhr. 66 476

Alfa Romeo 2000 GTV, rot, Bj. 73, Stereo, 50 000 km, 6½ J Felg., VB 8500.– DM. Tel. 0 53 21/8 51 64. 66 530

Alfetta GT, 75, DM 12 000.–. Tel. 0 97 21/2 26 54. 66 452

1600 Spider, 2 Mon. alt, 3000 km, m. Stereo-Cassette, Preis VB, umständehalber zu verk. Tel. 06 21/81 27 33. 66 453

Zagato 2 Ltr., Bestzust., zu verk. oder tauschen gegen Sud TI. Tel. 0 22 25/29 54, ab 16 Uhr außer Samstag. 66 472

Zagato 1600, Bj. 74, 24 000 km, H4, 185/70 auf 6", Radio, silb.-met., Garagenwag., nur Sommer gef., erstkl. Zust., DM 13 800.–. Tel. 0 71 81/6 28 58. 66 552

Liebhaberstück: Alfa Romeo 1750 GTV, Bj. 1970, Motor + Getriebe ca. 2000 km, TÜV 76, 6"-LM-BWA-Felgen 195/70 HR 14, Überrollbügel, Schalensitz, Lederlenkrad, Frontspoiler, alles eingetragen, DM 8500.–. Wochentags ab 17.30 Uhr zu erreichen: H. Gräf, 672 Speyer, Siegbertstr. 7. 66 594

Verkaufe oder tausche Alfa Romeo 2000 GTV, Bj. 72, rot, 50 000 km, Bestzustand, reichl. Zubehör, gegen VW Cabrio 1303 LS, VB DM 9200.–. Tel. 0 40/8 22 05 77 od. 0 40/38 24 03. 66 474

A. R. Giulia Super 1300, Bj. 72, 1a-Zustand zu verkaufen. Tel. 0 52 23/41 15. 66 060

Alfa 1750 GTV, TÜV 8.76, Bj. 70/71, 80 000 km, Motor überholt, VB 4500.– DM. Tel. 0 22 04 / 5 17 70. 66 061

● **Alle Alfa kauft bar** ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
66 219 H

Verkaufe: AR 1600 Spider, TÜV 4.77, Bj. 68, Motor, Lima. u. Anlasser vor ca. 6000 km generalüberh., Auspuffanlage neu, 2. Getriebe zerlegt, 2. Satz Reifen, gegen Höchstgebot nicht unter DM 5000.–, W. Gehrking, 2831 Sudwalde Nr. 78. 66 062

Hardtops 3teilig
für alle Alfa Spider Duetto und Fastback
KÜRBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46 / 2 93

1300 GTJ, 10.70, gelb, TÜV 77, 60 000 km, AT-Motor 25 000 km, Bestzustd., Zweitwa., VB DM 6000.–. Tel. 0 71 61 / 5 19 88 ab 18 Uhr. 66 063

Giulia Super 1600, Bj. 1974, 18 000 km, neuwertig, unfallfrei, nur DM 7900.–. Tel. 07 11 / 22 49 73 oder 0 70 42 / 71 93. 66 180

Matter-Überrollkäfig für Berlina DM 300.–. T. 0 71 56 / 68 53. 66 116

ÖLWANNEN- und GETRIEBESCHUTZGITTER
aus Flachstahl verstärkt
sowie U-Profilstahl
zu Sensationspreisen
Austin Mini ab DM 29,30, BMW ab DM 41,30, für 56 Autotypen auf Lager. Prospekt gratis. Händler bitte interessantes Angebot anfordern.
Autozubehör Walter Wiedemann
89 Augsburg 22, Postfach 220 327

Berlina 2000, Bj. 7.72, Top-Zustd., 58 000 km, DM 5800.–. Tel. 0 83 31 / 8 12 48. 66 399

Giulietta Sprint 1300, 80 PS, Bj. 1966, 90 000 km, 1. Hd., TÜV 2 J., 100%-Originalzustd., z. verk. Schatzinger, 0 88 21 / 6 80 86. 66 447

Alfa Barankauf 06 11 / 28 51 44
66 223 H

Montreal, orange, Bj. 8.74, 9000 km, preisgü. zu verk. Tel. 0 89 / 7 14 22 34. 66 064

Alfa, TÜV möglich, 6 J x 14, 185/70. Tel. 06 34 06 / 22 93. 66 200 H

Alfa-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 07. 66 248 H

ALFA ROMEO-Unfallwagen
verkauft laufend
Auto-Neuser
85 Nürnberg, Röthensteig 2–4
Telefon 09 11 / 3 69 49 / 0

ALFA ROMEO-Motoren 1300, 1600 u. 1750, überh., m. Garantie i. Tausch zu verk. Tel. 0 60 73 / 95 07. 66 251 H

Alfa Gebr.-Teile-Verkauf, Unfall-Pkw ges. Tel. 07 11 / 60 60 86. 66 253 H

Neuteile für 1300–2000: Kolben + Büchsensatz ab 195.– DM, Auspuff kpl. 195.– DM. Tel. 0 26 31 / 5 30 10. 66 254 H

Alfa Romeo Spider, Farbe gelb, Spezialmotor, 150 PS, Aluminiumfelgen und viele Extras, 28 000 km, 17 000.– DM. Tel. 0 89 / 76 57 66 oder 76 60 16. 66 317

Straßen- und Gr. 1-Tuning.
TÜV-zulässiges Zubehör, Homologationen, Unbedenklichkeitsbescheinigungen usw. Kostenlose Informationsschrift.
Auto-Steinmetz, Inh. Volker Steinmetz
Alfa Romeo-Direkthändler, 6085 Nauheim
Alte Mainzer Str. 4, Tel. 0 61 52 / 60 24

Alfa Romeo 2000 GTV, blau-metallic, beige Lederpolster, orig. Alfa-Alufelgen, getönte Scheiben, Bestzustand, Bj. 1973, 33 000 km, zu verk., VB 10 800.– DM. Tel. 0 96 22/24 78. 66 595

2000 GTV, 6.72, 67 000 km, dunkelblaumet., ATS-Felgen. Tel. 0 21 01/1 91 48, Sa. bis 15 Uhr. 66 469

Turbolader: Auspuffanl., Benzinp., 2 Doppelv., Regler u. 4 handgeschmiedete Kolben, NP ca. 4000.– DM f. 2200.– DM. Tel. 0 21 01/1 91 48. 66 470

Alfetta GT, le mans-blau, Bj. 1.75, 9500 km, Colorglas, sehr günstig, DM 16 500, NP DM 19 640.–. Tel. 0 61 84/26 33. 66 678

ALFA ROMEO Alfetta, volle Garantie, einschl. Extras, 1 Eintrag i. Brief, inkl. MwSt. 11 990.– DM. Autohaus Isert, 8651 Fassoldshof, Tel. 0 92 29/3 80. 66 602 H

Alfasud, Berlina 2000, Giulia 1600 Super N, GTV, Alfetta, Spider. Vf.- u. Gebr.-Wg. Tel. 0 60 48/4 44. 66 616 H

1 Recaro-Sportsitz, braun, Konsole für AR Berlina 2000 für 300.– DM zu verkaufen. Schmidt, Tel. 04 31/39 19 59. 66 666

Austauschmotor Alfa 2000 ccm gesucht, oder gebraucht bis 10 000 km. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 689

Montreal Coupé, Bj. 2.75, 9200 km, el. Fensterh., Colorgl., NP 36 000.– DM, jetzt 23 800.– DM. Tel. 0 80 52/21 91. 66 706

Alfa Spider Veloce, 89 PS, EZ 6. 6. 66, TÜV 1.77. T. 0 89 3 14 35 24. 66 449

Amerikanische Wagen

Beim größten deutschen Händler
CHEVROLET · PONTIAC
BUICK · OLDSMOBILE
CADILLAC sof. lieferbar
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
66 375

Verkaufe für Camaro bis Bj. 71, neuw. Doppelrohrsportauspuffanlage (2 verchromte Endrohre) für 280.– DM. Tel. 07 31/71 14 16 v. 10–12 Uhr. 66 309

●● **Kaufe amerik. Wagen bar!** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11 / 73 26 69
66 208 H

Suche Amerikaner, Anhängelast v. 1,8–2 t muß TÜV-zulässig sein. Tel. 0 27 52/8 09. 66 454

Ford Shelby Cobra-Jet Cabrio, 72, 450 PS, 25 000 km, Extraanfertigung, 2 Stück in Deutschland, evtl. Eintausch, DM 15 800.–. Tel. 0 22 37/24 95 od. 0 28 31/25 89. 66 551

Ford Mustang Mach I, Bj. 72, ca. 62 000 km, gold-metallic, Radio, Autom., Getriebe generalüberholt, Lenkhilfe erneuert, TÜV Mai 77 wegen privater Umstände für 15 500.– DM, von Privat abzugeben. Zu besichtigen bei: Autohaus Koll, 535 Euskirchen, Tel. 0 22 51/60 96. 66 655

Ford Station Car (Caravan), Country Sedan, Bj. 68, neu bereift, technisch o.k., TÜV 2 Jahre, 200 PS, schlechter Lack, VB DM 4500.–. Köln T. 68 26 46. 66 700

US-AUTOMOBILE
Ersatzteile f. sämtl. amerik. Pkw vorrätig bzw. sofort lieferbar.
US-Automobile, 8 München 22, Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

DUNLOP-STAHL
SP SPORT SUPER (D 1)
195/70 HR 14 DM 149,–
195/70 VR 14 DM 175,–
205/70 HR 14 DM 150,–
205/70 VR 14 DM 189,–
185/70 VR 15 DM 175,–
215/60 VR 15 DM 239,–
inkl. 11% MwSt., per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Ihle,** Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

Jetzt können Sie sich einen Traum erfüllen:

Spitzenautos-Kellerpreise

RR Silver Shadow, 1973, 37200, silber
RR Silver Shadow, 1973, 9600, blau
RR Silver Shadow, 1972, 60100, silber
Bentley S I, 56, weiß, Rechtslenkung 10950
Bentley T, 73, 27100, metallic-blau
Mercedes 280 S, 75, 3900, weiß, elektr Fenster
Mercedes 350 SLC, 74, 18780, gelb, Schiebedach
Mercedes 450 SL, C+R, 73, 20800, rot
Mercedes 450 SE, 74, 36000, rot, el Schiebed
Mercedes 600, 69, 142500, metallic-blau
Opel Admiral B, 74, 28000, silber 14950
Jaguar XJ 6 S II, 75, 5700, rot, AirCond
Jaguar XJ 6 4,2, 72, 46000, metallic-braun
Jaguar XJ 6 4,2, 70, silber, Aut, el Fe 7450
Jaguar XJ 12, 73, 43000, rot 17950
Chevrolet Camaro, 75, 1000 km 16450
Pontiac Firebird, 71, 74100, blau 6950
Cadillac Brough, 72, 6800 Meilen, weiß
Chevrolet Impala, Cabriolet, 73, 36000, weiß
BMW 3.0 CSi, Coupé, 75, 8000, silber
BMW 3.3, 75, 1100, blau, Alu-Felgen
Lamborghini Miura, 71, schwarz/gold, 60000
Ferrari Dino 308 GT 4, Vorfwg, m-blau 39750
Ferrari Daytona, 73, silber 32950
Ferrari BB, 1974, 3800, silber, AirCond, Radio
Ferr Dino 246, 70, m-rot, 57500, TÜV 77 14950
Iso Rivolta, 1970, silber 7950
Jensen Interceptor III, 73, 34600, met-grün
Jensen Healey, Roadster, 1974, 20000, orange
Porsche Carrera, 75, 4900, m-braun, get Scheib
Turbo-Porsche, neu, 7000 km, m-grün, 50″-Reif
Porsche 911 T, 71, 72200 km, oliv, 5-Gang
Panther V12, 1973, 3600, Roadster, dunkelrot

Mercedes, BMW, Porsche ständig gesucht

Monteverdi High Speed, 73, 23000, grün, Fernseher
Monteverdi 375 S, 1970, 37000 km, gelb 19850
Maserati Ghibli, 1971, weiß, 28800, AirC, 1. Hand 19950
Maserati Mistral, 1969, metallic-blau 9875

und 30 Ford · 20 Audi NSU · 20 BMW · 80 Alfa
50 Volvo · 100 Mercedes · 380 Opel · 70 Renault
150 Fiat · 35 VW · 50 BLMC
100 US und viele andere

1000 AUTOS - neu u. gebraucht

AUTO-BECKER DÜSSELDORF Suitbertusstr. 150
AUTO-SUPERMARKET GmbH WELTEXPORT GmbH Tel.: 0211/343034

66 672

Amerikanische Wagen

Vergleichen Sie!

Monza 2+2	DM 18.870,–
Camaro Sport Coupe	DM 16.872,–
Camaro LT Coupe	DM 18.648,–
Firebird Formula 400	DM 19.980,–
Corvette Stingray	DM 27.750,–
Mercury Monarch Ghia	DM 18.870,–
Caprice Classic Lim.	DM 22.758,–
Impala Station Wagon	DM 21.645,–
Oldsmobile Cutlass	DM 22.200,–
Cadillac Eldorado	DM 37.740,–

Direktimport Neuwagen mit reichh. Export-Ausstattung. Inkl. TÜV, Zoll, Fracht u. MwSt. Alle weiteren Modelle auf Anfrage.

USAutomobile
MAAK+CO 2 Hamburg 1 · Amenckstr. 39 (ADAC-Haus) · Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

DB 4, Bj. 65, James Bond Mod., mit Merc.-Mot., Alu-Kaross., VB 9800.– DM. Tel. 06 11/68 91 19. 66 077

Aston Martin
DBS V8, nach Gebot zu verk. Tel. Mo.-Fr. 8–17.30 Uhr, 0 71 51/5 20 33/4. 66 072

Audi NSU

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **NSU** 1000–1200 + TT, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt NSU u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130**

WA. verk. Audi 100 LS, 85 PS, 4türig. Tel. 0 53 52/10 54. 66 308

Suche NSU Spider-Motor. F. Maintz, 5 Köln 60, Neußer Str. 353. 66 289

Suche Ro 80-Mot. Tel. 0 24 21/7 20 09. 66 478

NSU Wankel-Spider, Bj. 67, TÜV 77, alfarot, Hardtop, supergepflegt, mit def. Motor zu verk. I. Marten, 483 Gütersloh 1, Pfälzer Str. 6, Tel. 0 52 41/2 06 56. 66 480

Audi 100 GL, Bj. 10.74, 4 Türen, 10 000 km, DM 11 200.–. Tel. 0 53 53/20 98. 66 481

Ro 80
Bj. 1971, 43 000 km, Direktionswagen, bestens gepflegt, unfallfrei, Verh.-Basis 7500.– DM zu verkaufen. Tel. 05 51/7 26 71 oder 7 61 71. 66 067

Achtung Bastler, verk. Unfall-TT, Bilstein-Fahrwerk, Mot. 88 PS, Preis VB. Tel. 0 74 73/82 30. 66 266

TT-Mot., 0 km. Tel. 0 23 54/24 61. 66 593

NSU TTS, 37 000 km, TÜV 3.76, Kotfl.-Verbr., U.-Bügel, Hosentr., Weber-Anlage, Flammrohr, Rennreifen usw., VB 3500.– DM. Tel. 0 71 76/2 57. 66 721

Thurner RS, Bj. 6.73, TÜV 7.77, orig. 10 000 km, Rad.-Kas.-Stereo-Anl., wie neu, ca. 75–80 PS, absol. Schaustück, geg. Höchstgeb. zu verk. Tel. 07 31/6 45 10. 66 684

Heißer Ofen, NSU TT, 69, TÜV 77, mit vielen Extras, unter Helmut Schubert, 5 Köln 1, Moltkestr. 52, Tel. 02 21/23 13 67. 66 318

SPITZENAUTO 1300 NSU TT, SPIESS-Einspritzung, Bestzustand, zu verkaufen wegen Klassenwechsel. Tel. 02 02/47 12 83, 47 34 21. 66 400

Ro 80, gepfl. Dir.-Wagen, 6.73, TÜV 5.77, AT-Mot. 9000 km, metallic-blau, SSD, unfallfrei, techn. u. opt. einwandfrei, DAT-Urkunde 74, VB 9000.– DM. Tel. 02 11/57 36 57 v. 9–18 Uhr. 66 479

NSU 1200 TT, 85 PS, Bestzustand, Bj. 9.72, tibetorange, Garantieteile: AT-Motor, Getriebe, Differential, 5 VDO, Kontrollinstrumente, Ronal-Alu-Felgen (5 J-149 SR-12 Kleber), Sportschaltung, Sportlenkrad-Petri, Spurverbr., TÜV eingetr., Ölkühler vorn, H3-Licht, Solex-4-fach, Vergaser TTS-Auspuff u. Nockenwelle, U.-Bodenschutz, Hohlraumkonserv., Koni-Stoßdämpfer, neg. Sturz, Betreuer, Kilian-Tuning, VB 8500.–. W. Sturm, 5 Köln 41, Christian-Gau-Str. 12-14. 66 316

Austin

Frosch + 1 Motor + div. Teile. Tel. 0 75 55/4 63. 66 291

Wegen fam. Veränderung abzugeben: 1275 GT, opt. einmal. Auto, Kotfl.-Verbr. für 7″, Frontspoiler, verbr. Spurw., LM-Felgen, Schalens., aut. S-Gurte, Fern-Nebell., Blaup. Stereo-Radio u. Stereo-Tonband, 20 Watt, sonderangefertigt. Armaturenbrett m. all. wicht. Anzeigeuhren- werksneuer Motor, 8 Monate alt, Laufzeit 17 450 km, Bj. 72, alles TÜV-eingetragen, Gesamtlaufzeit ca. 48 500 km. Tel. 0 23 23/6 27 25, werkt. nach 18 Uhr. 66 477

Austin Clubman 1275 GT, Bauj. 11.72, 18 000 km, Preis DM 5200. Tel. 02 71 / 5 43 03. 66 182 H

3 Ltr. Healey- Gebrauchtteile zu verk. Tel. 0 29 43 / 25 86. 66 225 H

Austin- und MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 66 249 H

Froschauge: Motor, Getriebe und Hinterachse zu verk. Tel. 0 81 04 / 5 73. 66 068

A. H. 3000 MK III, Bj. 64, zu verk., Bestzustand, Preis nach Vereinb. T. 0 61 21 / 30 01 31. 66 071

Austin Healey 3000 MK 3, 2-Verg., 2 J. TÜV, voll restauriert, 10 500.–. Tel. 0 40 / 58 31 52. 66 319

Suche Cooper S oder Innoc. 1300. Tel. 0 71 23 / 24 88. 66 402

Suche für meinen Austin Healey 3000 MK III, Bj. 1962, einen Benzintank u. eventuell sonstige Ersatzteile sowie 2-Vergaser-Anlage für VW-Käfer 1302, Bj. 1972. Angebote bitte an Herrn Baumeister, Tel. 07 11 / 61 80 65 oder 81 73 32. 66 070

Angebot: Verschiedene sehr gepfl. Austin Healeys, 3000 MK I, II, III + Jaguar XK 140 od. 150. T. Vlissingen 0 11 84/1 38 91, od. Nyman, Hellebardierstrrat 8 A NL-Vlissingen. 66 732 H

Frosch, gegen Höchstgebot. Tel. 0 22 03/6 30 77. 66 403

Austin Healey 3000, Mk III, RHD, VB 5000.– DM. Tel. 06 11/58 55 66. 66 536

Motorhaube + linke Tür, Stoßhörner + Sitze für Froschauge gesucht. Tel. 0 61 72/4 44 77. 66 683

Liebhaberfahrzeug Austin Healey 2,5, Bj. 54, gen.überh., neu lackiert, technisch o.k., zu verkaufen gegen Höchstgebot. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 688

Autobianchi

20 A 112 neu + gebraucht 44 PS/58 PS/ 70 PS liefert sofort. **Auto-Müller,** Autobianchi-Direkthändler, 338 Goslar, Okerstr. 7 Tel. 0 53 21/2 56 30

A 112 Abarth, schwarz, tiefer, Alu, 10 000 km. Tel. 0 89 / 2 80 97 61 ab 17 Uhr. 66 401

Opt. Mini 1000, Bj. 73, umger. a. Cooper S 95 PS 6″ 165/70/10, NW 25 000 DM, Kaross. gel. 13 000 km, Motor 5000 km VB 10 500 DM od. Tausch g. Capri Rennlook. Tel. Gönster 02 02/51 13 49 n. 18.00 Uhr. 66 069

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **A 112,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt AB u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130**

Autobianchi-Abarth, Bj. Mai 73, optimales Gruppe 1-Auto für Slalom und Rundstrecke mit 20facher Bereifung, Racing auf Felgen, Ersatzgetriebe, Hänger 1300 kg, Tragkraft 1150 kg, VB 7500.– DM. Tel. 0 41 01/2 61 58. 66 306

Ital. Abarth-Anlage, mit 4 Endrohren für A 112, für DM 250.– zu verk. Tel. 0 60 52/20 04. 66 482

A 112, Bj 73, 35 000 km, Garagenw., preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 34/1 68 41. 66 686

A 112 + 1 Abarth verk. T. 0 57 33/24 19. 66 671

Bentley

S 2, 60, 19 500.–. Tel. 0 30/3 43 46 61. 66 320

Bitter Diplomat

GELEGENHEIT! Bitter-Diplomat CD „Vorführwagen", neuwertig, 5,4 Ltr., 230 PS, Bj. 3.75, Klimaanlage, Radio, Blaup. Bamberg CR, mit 20% Nachlaß abzugeben. Tel. 0 60 33/62 86. 66 387 H

Gelegenheit. Bitter-Diplomat CD, 8000 km, weit unter Neupreis abzugeben. Ing. Fritz Hauser, 753 Pforzheim, Westliche 166, Tel. 0 72 31/2 77 33. 66 445 H

Bitter-Diplomat CD, rot-metallic, Velours schwarz, Ausstellungswagen, noch nicht zugelassen, 700 km gelaufen mit interessantem Preisnachlaß. Auto Thuellen, Aachen, Tel. 02 41/50 80 92. 66 640

Bizzarini

Gesucht: Strada 5300, Zustand egal. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 171.

BMW

Ia GÜRTELREIFEN FÜR BMW

195/70 HR 14 FULDA	DM 119,–
KLEBER GTS	DM 130,–
UNIROYAL	DM 149,–
DUNLOP SUPER SPORT	DM 149,–
195/70 VR 14 DUNLOP SUPER SPORT	DM 175,–

Versand per Nachnahme - frachtfrei ab 4 Stck.
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22/74 62 o. 75 42

Solexviervergaseranlage, 2 Scheinwerfer 1602 verkauft. P. Ullenbaum, 56 Wuppertal 1, Nevigeser Str. 426. 66 304

Verk. BMW Turbo-Motor, 16 000 km, VB 2200.– DM u. Sperre (3,64), 30 000 km, DM 500.–. Tel. 0 63 59/62 41. 66 290

BMW 2002 tii, Alpina, 150 PS, 5-Gang, 8 Zoll-ATS, 235/60 VR 13-Ber., Kotflügelverbreiterungen, Spoiler, Schalens., Lederlenkrad, Stereo, alles TÜV-abgenommen, nehme 2002 ab Bj. 72 in Zahlung. Tel. 0 74 55/2 43. 66 286 H

2002 Turbo, Bj. 74, weiß, 18 000 km, Color etc., DM 15 300.–, evtl. Pkw Inzahlungn. Tel. 0 70 22/3 35 27. 66 282

BMW Bar-Ankauf
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69 66 210 H

3.0 SI-Motor, 36 000 km, zu verk. bzw. geg. gut. 2.5/2.8 zu tauschen. Tel. 0 51 41/2 32 90. 66 483

Käfigvorderteil, neu, S+G, 165.– DM; 5 origin. BMW-LM-Felg., 5x13, 250.– DM; Frontscheibe, 30.– DM, für 02. Tel. 0 56 02/45 66. 66 486

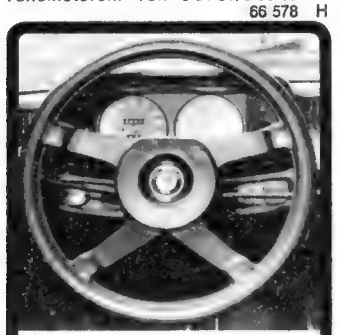
Achtung Sportfahrer! Verk. BMW 1600 v. GS generalüberholten Motor, 150 PS, 45er Weber, neu Lack, tiefergelegt, Spurverbr., Schalensitz, Überrollb., Speedpilot, H-Gurte, alles TÜV bis Mai 1976. Tel. 0 98 42/3 49 n. 17 Uhr. 66 592

BMW Barankauf 06 11 / 28 51 44
66 224 H

Phantastisches 3.0 CSL BMW-Coupé mit aerodynamischer Schnitzerverbreiterung, Spezialstabilisatoren und Stoßdämpfer, 10" Felgen, Schalensitze, Stereo-Anlage und Telefon (alles TÜV-eingetragen), ca. 30 000 km gelaufen, für Festpreis von DM 25 000.– abzugeben. Neuwert DM 60 000.–. Angebote unter Tel. 0 62 22/8 32 14 oder 8 33 27. 66 404

503 Coupé, liebhabergepflegt, Bj. 60, TÜV 77, nur DM 3950.– inkl. MwSt. Tel. 0 30/24 70 81. 66 576 H

BMW-MOTOREN 1,6–3.0, überholt, m. Gar. z.B. 25/2800 1700.– DM i.T., a. Teilemotoren. Tel. 0 91 31/6 53 06. 66 578 H



ALPINA
LEDERLENKRAD
Vierspeichen-Ausführung, mit Sicherheitsnabe, ⌀ 380 mm, für alle BMW-Modelle, TÜV-o.k., DM 244,20 inkl. MwSt.
ALPINA der souveräne Stil

ALPINA Burkard Bovensiepen KG, 8938 Buchloe, Alpenstr. 35-37, Tel. 08241/9 57

BMW 525 Teile: Motor kompl. neu 2500.–, Hinterachse kompl. 1000.–, Stoßdämpfer 30.–, Federb.eins. 25.–, Bremsscheiben 30.–, Servopumpe 190.–, Auspuff kompl. 150.–, Nockenwelle 300 Grad 160.–, Reifen + Felge + Zierk. + ausgew. 175 HR 14 130.–, 195/70 HR 14 170.–, alles original Neuteile. Tel. 0 89/3 51 37 19, 9–12, 14–17 Uhr. 66 484

Liebhaber! Verkaufe BMW 1800, Bj. 69, Bilstein, tiefer, 6 Zoll, 185 HR 14 70, Stahlunterschutz, Maschine Solex 40 DDHT neu, 16 200 Km, alles TÜV 76, viel Zubehör, türkis-metallic, Stereo 4 Boxen, VB 6000.– DM. Mehlhorn, 7440 Nürtingen, Tel. 0 70 22 / 5 90 98. 66 073

Wir suchen ab Baujahr 1972
1602 – 2002, 520, 3.0 CS + CSI + 1502
Auto-Graner, 79 Ulm, 07 31 / 6 86 38

Suche 3.0 SI-Motor! Aus Unfall-Wag., nur neuwertig mit Kilometernachw. Auch komplett mit Getriebe. Tel. 0 80 31/3 15 50, Sa./So. 0 89/3 20 24 86. 66 074

BMW-Turbo 2002, silber, Bj. Nov. 74, 23 000 km, Extras (BBS-Flg.), 19 340.– DM, zu besichtig. bei Auto Magner, Wuppertal, Tel. 02 02 / 70 50 70. 66 075

Endlich lieferbar!
bavaria
Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW!
DM 29,70 incl. Mwst., Lieferung per Nachnahme
B. Werner-Baberowski, 44 Münster, Postf. 8851

BMW Bertone, 3200 CS, Bj. 63, TÜV frei, elektr. Fensterheber, Schiebedach, Radio, schwarze Ledersitze f. DM 3000.– zu verkaufen. Tel. 02 31 / 57 12 91, abends 02 31 / 44 74 94. 66 078

BMW-Unfallwagen Barankauf. Telefon 0 26 71 / 77 82. 66 252 H

Wertsteigerung

Mahle-BBS TÜV-frei für BMW 518—3.0 CSi 7x14 = 218,—; NEU für Audi 50, Golf, Polo, Scirocco, Passat 5x13 = 148,—
PREISSENSATION
BILSTEIN-Stoßdämpf. Sporteinst.
BMW 518—3.0 CSi = Satz 435,—
BMW 16—2002 tii = Satz 389,—
80-Seiten-Kat. 2,— in Briefm.
Versand per NN frachtfr.
DEWE Kfz-Teile GmbH inkl. MwSt.
46 Dortmund, Evinger Str. 232
Tel. 02 31 — 85 13 02

BMW-1600/2-Cabriolet, Bj. 70, TÜV 6.76, ATM generalüberholt 50 000 km, opt. u. techn. Bestzustand, neue Lackierung, fjordblau-met., neues Faltdach, neuw. Bereifung. Tel. 0 61 32 / 57 82. 66 081

Für jeden BMW passend
bavaria
DM 28,80 inkl. NN oder Vorkasse DM 25.—
A. Heise & Co., 2381 Treia, Postfach

BMW-Unfallwagen ab Bauj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchtteile aller Typen. Joisten, 5 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21 / 21 30 82. 66 236 H

100 % Kaufe jeden BMW bar ab Bj. 68. Tel. 07 11 / 56 13 24. 66 229 H

Tourenwagen-Umbau, BMW 195/70 – 235/60, VW Käfer 185/70 – 205/70, TÜV-Eintrag. Tel. 0 63 44 / 21 18. 66 241 H

ALBERT
Hochleistungs-Nockenwellen für BMW 1600/2000/2002 310 Grad, Serien-Lagerpassung, die billigsten PS (158 PS/DIN im 2002 ti od. tii)
Telefon 00 43 - 53 32 - 24 83
Direktversand nach Deutschland

Suche 2002, 72/73. Tel. 0 89 / 19 65 85. 66 196

BMW 2002 ti, Mod. 71, Mot. 16 000 km gel., TÜV 2.76, Bilsteinfahrwerk, Lederlenkr., Schalensitz (Recaro), Überrollb., Turbo-Spoiler u. Verbreit., Alpina-Auspuff, Bereif. 185-13,5, 5"-Alufelg., alle Änderungen am Fahrz. ca. 3 Mon. alt, Preisidee 7500.– DM. 2391 Weding/Flensbg., Baggerwald, Peter Ulrich, Autoverwertung, Tel. 04 61 / 9 17 53. 66 388 H

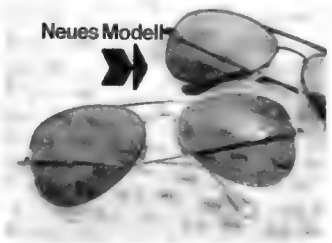
HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

BMW V8, reichhaltiges Ersatzteillager an Selbstabholer. Tel. 0 83 21 / 34 48. 66 076

Seltenheit! 1600 Ti Art Alpina, TÜV 7.77, v. Zubeh., Ia-Zustand, 4700.– DM. Tel. 05 11 / 31 47 38 ab 19 Uhr. 66 079

BMW 3.0 CSi, 20 000 km, Bauj. 1974, Zweitwagen, 7"-Felgen 205/14 neu, Garagenfahrzeug. Tel. 0 57 31 / 2 85 08 ab 19 Uhr. 66 080

● Alle BMW kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 66 220 H



Pilotenbrillen US Air Force-
Form federleicht, farbtreu, Polaroid-Effekt Gläser funfschichtig, splitterfrei, hoch kratzfest. Gestelle biegsam, passen jeder Kopfform. Mit Etui
D-110 Weißmetall **DM 39,50**
neues Modell D-110/S matt-schwarz **DM 44,50**
Rückgaberecht. NN-Lieferung Versandkosten
Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postfach HG 5225
Eilbestellungen: Tel. (0721) 73070
AVIARICHTER · Geräte für die Luft- und Raumfahrt

Endlich lieferbar!
bavaria
Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW!
DM 19,80 inkl. MwSt.
Lieferung per Nachnahme.
Autosport R. Kittel, 8 München 40, Elisabethstr. 53, Tel. 18 08 98

BMW 3.0 CSi, Bj. 71/72, 200 PS, baikal-metall., Garagenfahrz., opt + techn. Bestzustd., unfallfrei, neuer Motor ca. 12 000 km, Colorglas, el. Fenster hl., Servolenk., Alu-Felgen, Bilstein-Fahrw., tiefergel., autom., Radio, Cass.-Rec., Lederlenkr., Zubehör: 4 Alpina-LM-Felgen 7", VB 10 900.– + 11% MwSt. Tel. 06 11 / 28 01 54, ab 20 Uhr: 06 11 / 44 31 43. 66 322

MICHELIN-REIFEN

155 SR 12 zX	66,20	165 SR 15 zX tubl	87,90
135 SR 13 zX	47,85	185/70 SR 13 zX tu	96,50
145 SR 13 zX	61,60	175 SR 14 zX tubl	111,70
155 SR 13 zX	70,90	185 HR 14 XVS	151,90
165 SR 13 zX	79,40	195/70 HR 14 XVS	183,25
165 SR 14 zX	84,85	185/70 VR 14 XWX	203,50
165 HR 14 XAS	89,85	205/70 VR 14 XWX	213,30
175 SR 14 zX	100,85	155 SR 15 zX tubl	87,55
155 SR 15 zX	79,05	180 HR 15 XAS	117,85
165 SR 15 zX	87,40	185/70 VR 15 XWX	199,—

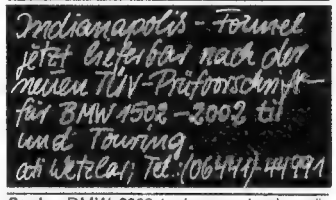
einschließlich 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN. BF-Reifenhandel, 605 Offenbach 1, Postfach 1008 B, Telefon 06 11 / 81 38 38

BMW 2002 ti, TÜV 3.77, AT 25 000 km, Alpina-Fahrwerk, 7"-235-Reifen, Kotflügelverbr., Spoiler v. u. h., Doppelscheinw. H4, Überrollb., viele Extras, VB 11 000.– DM. N. Kandziora, 8905 Mering, R.-Wagner-Str. 12. 66 323

02 ti, 160 PS, Fünfgang, Sperre 75%, Schalensitze u. v. mehr geg. Gebot zu verk. Tel. 0 83 86 / 27 81. 66 333

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **BMW,** TÜV-zugelassen, bei ihrem Zubehörhändler. Prospekt BMW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Jahreswagen 518 oder 520 von Privat gesucht. Angeb. unt. Chiffre A 16/ 66 435



Suche BMW 2002 turbo, auch ab später. Zusch. unter Chiffre A 16/66 436

2002 turbo, 7.74, 17 500 km, 5 Gg. usw., Top-Zustd., DM 17 500.– Tel. 0 52 23 / 24 85. 66 405

Geschmiedete Kolben für 2 u. 3 Liter-Mot., Stck. 135.– DM, Teilemot. f. ca. 165 PS. Tel. 0 91 31/6 53 06. 66 577 H

Suche für BMW 501 V8, Auspuff, hintere Stoßstange, neu od. gut erhalten. Louven Fahrzeugbau, 4178 Kevelaer 2/Kervenheim, Uedemer Str., Tel. 0 28 25/4 87. 66 632 H

2002 Turbo, 74, Motor neu, Ges.-km 32 000, silber-met., SSD, Colorsch., Lampenwischer, Radio, wie neu, DM 17 800.– VB. Tel. 0 71 52/4 17 34. 66 620 H

BMW 3.3 Liter, fast neu, rot-metallic, alle Extras, DM 10 000.–, unter Neupreis. Auto Thuellen, Aachen, Herr Meyer, Tel. 02 41/50 80 92. 66 641

2 Weber-Doppel-Vergaser, 40 DCOE, preisg. zu verk. Tel. 0 83 22/43 04. 66 725

BMW 3 I CSL, mit 10,5 Zoll-Reifen vorn, 12 Zoll-Reifen hinten, Heckflügel, alles TÜV-abgenommen, zu verkaufen. Fahrzeug in neuwertigem Zustand, 8000 km gelaufen. Optisch in Farbe und Aufbau wie Werkswagen 74 Stuck/Peterson. Tel. 02 09 / 39 72 21 u. 39 05 42. 66 723

Bertone 3,2 CS, Coupé, in sehr gutem Zustand, techn. einwandfrei, neu lackiert, alle Dichtungen, Auspuffanlage, Kupplung erneuert, gegen Höchstgebot. Tel. 0 48 21/41 05, ab 17 Uhr. 66 687

Front-Spoiler f. 02, mit TÜV, 165.– DM. Tel. 06 34 06 / 22 93. 66 201 H

bavaria
Schriftzüge für BMW-Liebhaber.
Ausführung in Chrom u. Mattschwarz.
Gütersloh Tel. 0 52 41/3 55 90
ab 19 Uhr 0 52 47/45 83 H

Front- und Heckspoiler

Hiermit erreichen Sie eine Verbesserung der Aerodynamik und beeinflussen positiv Höchstgeschwindigkeit, Fahrverhalten und Kraftstoffverbrauch.

Für folgende Fahrzeuge sind TÜV-geprüfte Front- und Heckspoiler lieferbar:

Frontspoiler: BMW, Capri I u. II, Escort, Taunus, Consul, Manta, Ascona, VW-Käfer

Heckspoiler: BMW, Capri I u. II, Escort

Kompletten Rennsportteile-Katalog erhalten Sie gegen DM 3,– in Briefmarken.

Vertrieb Norddeutschland:
H.A. ZENDER-Rennsportteile
54 Koblenz-Lützel, Feldstraße 3, Telefon (02 61) 8 55 02

Vertrieb Süddeutschland:
Händler — Einkaufszentrale
605 Offenbach 1, Postfach 1008, Telefon (06 11) 81 38 38

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Borgward

Hansa 1100 Sportcoupé, Bj. 61, TÜV 1.1. 77, Preis 1500.– DM. Tel. 0 60 32/ 52 02. 66 300

Isabella, Bj. 61, TÜV 9.75, sehr guter Zustand mit Ersatzt. zu verk. Tel. 0 25 24/53 85. 66 302

BORGWARD ISABELLA COUPÉ, weiß, 1. Zulassung 4. Okt. 1961, 1. Hand, Originalzustand, VHB 4100.– DM. Tel. 0 46 21/2 12 22. 66 444 H

Borgward Isabella TS de Luxe Coupé, letztes Mod. 64, cris-metallique, alle Teile original, selten schönes Einzelstück, wenig Km, gegen Höchstangebot. Tel. 00 33 87 / 88 45 85 nur sonntags. 66 591

Borgward Isabella TS-Coupé, Bj. 58, TÜV 10.76, VB 2150.– DM. Tel. 02 01/57 89 38. 66 653

Buggy

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
605 Offenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0611/854824
4 Modelle,
Fertigfahrzeuge
TÜV abgen.
Bausätze
und Zubehör
Prosp. 2,– in Briefmarken

Suche gut erh. Buggy; ni. ü. DM 3000.–. H. Kruse, 335 Kreiensen, Heinrichstr. 10. 66 082

Superheiß. Apal Corsa, 8.74, 5000 km, Porschemotor, 90% Neut., alle Extras, alles TÜV, optimal, 11 900.–. Telefon 06 51 / 8 69 50. 66 324

Gelegenheit! Buggy GF zu verk., Bj. 73, TÜV 77, 47 PS, 21 000 km, Ber. h. 225 HR 15, v. 155 SR 15. Schalensitze, L.-Lenkr., Radio, Sonderzubehör, VHB 5500.– DM o. Tausch g. MB 220 SE, 62-65 Bj. N. Ostertag, 8605 Hallstadt. Bamberger Str. 52. Tel. 09 51 / 7 31 40 n. 18 Uhr. 66 406

BUGGY-CENTER
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen
nur gegen DM 5,- Schutzgebühr
BIEBER KG. · 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373

IMP Buggy (Einzelanfertigung Franke Berlin), NP 15 900.–, jetzt für 8750.–, AT-Masch. 0 km, Sonderl., vollverchromt, div. Extras, TÜV 4.77, Zuschr. an M. Schänzle, 1 Berlin-27, Heilligenseestr. 42a. 66 407

Super Apal Buggy, gold-met., alle Extras: Sonderbereifung, Schalens. usw., neuwertig für DM 5000.– zu verk. Tel. 0 27 61 / 52 98. 66 408

Hardtopform für „IMP"-Buggy, kompl. mit Arbeitsgerät zur Eigenherstellung zu verkaufen. Preis VB. Chiffre A 16/66 170

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR
APAL
ING. JÜRGEN F. WIRTH
7071 LEINZELL-WURTT.
BUGGY-SHOP
7071 LEINZELL · TEL. 0 71 75/62 63
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,– (Scheck od. bar)

Sonderangebot APAL C NEU, mit Verk. Fahrgestell, Motor, Felgen und Bereifung 8" + 5½", Lampen, Schalensitze und Kris, Farbe Rot, DM 5555.–. **Apal Buggy Center,** W. D. Meyer, 5275 Bergneustadt, Breslauer Str. 18, Tel. 0 22 61/4 15 58. 66 446 H

Dune Buggy IMP 1300 ccm, 40 PS, Modell 1971, nur 23 000 km gefahren, 2 Jahre TÜV, mit Recarositzen und Indianapolislenkrad und div. Zubehör für 3700.– DM zu verkaufen. Braun, Tel. 0 61 21/42 39 63. 66 651

Deserter GT, schwarz, 0 89/80 45 56. 66 711

Karmann GF, Bj. 70, 35 000 km, 34 PS, breite Reifen, Schalens., Standheizung, Lederlenkr., TÜV 5.76, VB 4800.– DM. Tel. 0 72 51 / 1 48 45 von 12–14 Uhr. 66 669

Maplex 75, 3 Monate alt, 50 PS, aus finanziellen Gründen, 7500.– DM VB. Tel. 0 51 37/42 21. 66 682

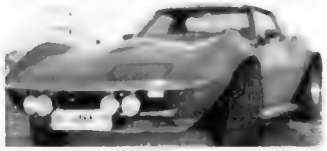
Cadillac

Cadillac Eldorado, Coupé, 68, best. Allgemeinzust., jed. defekt. Motor, Preis VHS, TZ mögl. Tel. 07 11/ 28 20 01 u. 24 53 74. 66 307 H

Cadillac Eldorado, Cabrio, byzan.-gold, alle erdenkl. Extras, weiße Lederausstattung, weißes Verdeck, 1a Zustand, Erstzulassung 11.72, Erstbesitz, DM 15 000.– + MwSt. Tel. 0 22 04/ 77 10. 66 679

Chevrolet

GM-Ersatzteilstützpunkt
US-Automobile, 8 München 22,
Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47



ACHTUNG! SPORTWAGENFAHRER!
bildschönes Geschoß
von Privat zu verkaufen – 19 500.– DM
CHEVROLET „CORVETTE" TARGA STINGRAY
neu TÜV, in einmaliger Sportausstattung, verbreiterte Spur, abschließbare Sportfelgen, beiderseitige Sportauspuffanlage, Stereo Radio- u. Casetten-Anlage, Melodie-Fanfare, amerik. Polizeisirene, elektr. Fensterheber, getönte Scheiben, Spoiler, Servolenkung, verstellb. Lenkrad u.a.m. Mit diesem Fahrzeug sind Sie einmalig. T. 04 31 / 9 42 26 o. ab 20 Uhr 9 47 38. 66 085

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01. 66 237 H

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 66 255 H

Chevrolet Impala Cabrio, Bj. 1972, 70 000 km, rot, alle Automatiks, DM 9900.–, ev. Pkw-Inzahlungnahme. Tel. 07 11 / 22 49 73 oder 0 70 42 / 71 93. 66 181

Corvette Sting Ray Cabrio, Bj. 65, AT-Motor ca. 5000 km, VB 8000.– DM. Tel. Köln 30 59 56. 66 084

Suche Stingray ab 68 b. DM 10 000.–. Tel. 09 11 / 46 96 14. 66 086

Für Chevi 60 Ersatzteile ges. Tel. 0 53 61/79 16 67. 66 450

Camaro SS Turbo Jet 396 oder 454 gesucht, auch m. Motor- od. Getriebeschaden. Tel. 0 52 22/ 9 36 06 ab 21 Uhr. 66 590

Corvette-Targa, Bj. 71, TÜV 77, Einzelradaufh., Motor generalüberh., Neulack (schwarz), Stereo, Topzust., Erstbes., Preis gegen Gebot. Tel. 02 21/13 33 53. 66 589

Verk. Chevi-Imp. 60, Cabrio. Tel. 0 53 61/79 16 67. 66 451

Citroen

SM 71, sehr schön, 9500.– DM VB, silber. Tel. 0 61 57/22 29. 66 468 H

SM 72, braun-metallic, Kimaanlage, Colorglas, gepflegt, 14 900.– DM. Tel. 0 51 90/6 34 59. 66 719

Citroen-Barankauf 07 11/73 26 69 66 211 H

Citroen 11 CV Familia (9 Sitzplätze), 1a Zust., sowie mehrere andere 11er Modelle, alle 1a Zustand, direkt aus Frankreich, verzollt zu verkaufen. J. Bunge, 66 Saarbrücken, Altneugasse 15 A. 66 654

De Tomaso

de Tomaso-Vertretung
Unfallinstandsetz., Ersatzteillager
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Einzelstück der Superlative, sonderangef. Mangusta-SS, nicht zu vergl. m. Serien-Mangusta, 370 PS, 10", Klima etc. Tel. 0 30/3 61 97 44 oder 7 52 70 44. 66 455

DE TOMASO ITAL-IMPORT
Stützpunkt-Organisation NRW
Neuß, Telefon 0 21 01 / 46 18 13
Verkaufsbüro COERPER

DKW

DKW 1000 SP Coupé, Bauj. 59, Orig. 64 000 km, TÜV 6.77, DM 2800.– VB. Tel. 0 21 22 / 7 72 00. 66 326

LIEBHABERSTÜCK! DKW 1000 St, weiß, Bj. 64, Bestzust., TÜV 7.77, neue Reifen, Motor garantiert 14 000 km, VB DM 2900.–. Tel. 08 21/6 41 34. 66 327

Excalibur

Phaeton SS, Nachbau SSK, 4-Sitz. Cabrio, absolut neuwertig, gegen Gebot, Inzahlgn. mögl. Tel. 08 71/7 34 45 od. 7 49 15. 66 569

EXCALIBUR SSK, Bj. 73, TÜV 2.77, weiß, VB zu verkaufen. Tel. 0 61 02/46 36, ab 19 Uhr 0 61 52/ 49 70. 66 487

Ferrari

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39b, ☎ 42 15 80

365 BB, 365 GT 4 2+2 und Dino 308 beim Importeur sofort lieferbar
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
66 673

Ferrari Dino 246 GT, 6.72, 39 000 km, gelb, Stereo, Reifen neu, techn. u. opt. 1a-Zustand, nur als Zweitwagen gefahren, VB 15 500.– DM. Tel. 0 23 66 / 3 79 53 Müller. 66 088

Ferrari Dino 246 GT, 6.72, 39 000 km, unfallfrei, DM 19 500.–. Tel. 02 21 / 51 23 64. 66 411

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 66 256 H

Ferrari-Gebrauchtteile zu verkaufen, Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 66 250 H

Ferrari Dino 246 GTS Targa, traumhaft schön, viele, viele Extras, wie neu, 3000 km, umständeh. für 44 000.– DM, NP 52 000.– DM, sowie den selb. in braun-rot-met., Bj. 74, 12 500 km, für 32 500.– DM z. verk. Tel. 07 11/ 75 53 47. 66 314

Ferrari DINO 308 GT 4, 10.74, 15 000 km, Motor 0 km, Superlackierung diamanteffekt-silber, Karosserie total überarbeitet (v. Ferrari), unfallfrei, alle Extras, verk. Tel. 02 01/59 05 26. 66 488

DINO 246 GT, Bj. 4.72, gelb, Stereo, VB 18 200.– DM, Inzahl. möglich. Porsche, Mercedes. Tel. 0 63 41/40 39. 66 718

Verkauf — Service zum Spezialisten
Ferrari SCHAETZLE
757 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 6 33 55

Ferrari Dino 246 GT, Bj. 71, rot, 29 000 km, excellenter Zustand, DM 17 500.–. Auto Thullen, Aachen, Herr Meyer, Tel. 02 41/50 80 92. 66 642

Fiat

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **FIAT,** TÜV-zugelassen, beim Autozubehör-Fachhandel. Prospekt FI u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Fiat 124 Spider, rot, sehr guter Zustand, unfallfrei, TÜV 77, 63 000 km, mit Hardtop u. Verdeck, Sportfelgen, Winterreifen, DM 5600.–. Tel. 0 88 21/ 5 55 10 oder 0 89 / 7 14 55 53. 66 328

Fiat 130 B Vorführwagen, 9 Mon. alt, nur 11 000 km, 5-Gang, Radio, met., NP DM 30 300.–, DM 16 900.– (+MwSt). Tel. 0 25 94 / 21 24. 66 389

Suche Fiat 130 B Limousine Automatic, gut. Zustand, evtl. Klima-Anl. Zuschr. u. Chiffre A 16/66 172

850 Sport-Spider, Topzustand, TÜV 6.77, kein Rost, 40 000 km, 9fach bereift, alle Extras, Hardtop etc. DM 3500.–. Tel. Köln 68 26 46. 66 694

Fiat 130 B Coupé, Pininfarina, Bauj. 8.73, blau-met., rote Lederpolster, Automatic, Radio, 4 Lautspr., a. Ant., Colorvergl., elektr. Fenster, unfallfrei, Bestzust., 41 000 km, VB 18 000.– DM. Tel. 0 60 74/2 30 29 od. 0 65 41/ 90 81-82. 66 544

X 1/9, 4.74, gelb, 165/70 x 13, Preis VB. Tel. 05 61/8 57 61. 66 573

Für Fiat 500 F: 1 Abarth-Rennm. mit Getr., Aluf., L.-Lenkrad u. Armaturen m. TÜV-Zertifikat ges. W.–E. Bartholmé, 32 Hildesheim, Steingrube 38. 66 489

Fiat 130 B Coupé Pininfarina, Bj.3.73, 1. Hd., blau-metallic, rostbraune Veloursposlst., Automatic, Radio/Tonband, Stereo, Colorvergl., elektr. Fensterheb., techn. u. opt. hervorragend, Zweitfahrz., 50 000 km, VB 15 000.– inkl. Steuer. T. 09 11/55 64 48 u. 55 79 94. 66 197

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht, Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 66 193

Fiat 130 Coupé Pininfarina, Bj. 7.72, 64 000 km, 1. Hd., grünsilber-metallic, Autom., Servo, Color, elektr. Fensterheber, Radio etc., techn. u. optisch Bestzustand, DM 14 000.–, i.A., VB. Autohaus Kopp, 705 Waiblingen, Tel. 0 71 51/5 20 52. 66 441 H

Verk. 4 Alu-Felgen 4½ x 13 von 128 rally, 200.– DM, 128 rally-Motor und Getr., 35 000 gel., zusammen 500.– DM, auch einzeln, sowie Innenausstattung, Sitze u. Armaturen f. 200.– DM. E. Sterzenbach, 5275 Bergneustadt 1, Wiedenesstr. 64. 66 588

Fiat X 1/9-Notverkauf, NP 13 300.–, 9 Wochen jung, EZ April 75, für nur DM 11 300.– abzugeb. = DM 2500,– u. NP. T. 0 22 97/2 08 od. 5 84. 66 587

Ford

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **FORD,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt FO u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Suche für Capri, Bj. 73, einen Satz Kotflügelverbreiterung. 4x9"-Felgen, Heck- u. Frontspoiler, Überrollbügel, alles bitte mit TÜV-Gutachter oder ABE-Nr. Tel. 0 55 34/17.62. 66 298

Ford 2400, Motor 245 PS, Weslake wie neu, 980.– DM, in AMS 9/74 beschrieben. Tel. 0 22 21 / 48 14 60. 66 299

ORIGINAL US-FORD-TEILE
US-Automobile, 8 München 22,
Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

Suche günst. BBS-Felgen 8" u. 235/60 oder 7" u. 195/70er Reifen (auch gebraucht, ca. 50–80%) für Escort. Tel. 02 21 / 5 71 15 77 (8–16.30 Uhr), H. Tolgauer. 66 095

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 66 238 H

Schwarze Capri, Sonderserie, 1,6, 2,3 und 3,0 Ltr. lieferbar. Tel. 0 23 73/13 61 ab 19 Uhr 0 23 73 / 8 33 36 oder 22 35. 66 391 H

Ford Mot., 8-Zyl., **429 CI,** 370 SAE-PS, Bj. 72, neuw., kompl. 1000.— DM. Tel. abends 0 89 / 4 20 33 57. 66 330

Mustang-Mach 1, Bj. 74, 2,8 l, 110 PS, 13 000 km, unfallfrei, blau-metallic, heizbare Heckscheibe, Servolenkung, Leichtmetallfelgen, Stereoanlage, Garagenwagen, als Zweitwagen gefahren, neuwertiger Zustand. VB 15 000 DM od. 500.— DM Monatsrate. Tel. 0 26 71 / 5 85 von Mo. bis Fr. 66 331

Ford Bar-Ankauf
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
66 214 H

Escort 1100 L, Bj. 9.74, 12 000 km, Radio-Cassetten, 4 Halogen, Kotflügelverbr., 165 SR 13-Reifen mit Garantie, für DM 7300.— zu verk. R. Höfle, 7519 Diedelsheim-Bretten, Hauptstr. 33, Sa. u. So. ab 8 Uhr. 66 089

Ford Escort Sport, neu, noch nicht zugelassen, 10% unt. Neupreis zu verk. Tel. 0 94 02 / 2 44. 66 090

Mach I, Bj. 70, 1. Hd., sämtl. Extras **wie Heckjalousie, Spoiler,** Stereo, 4-Gang-Schaltung, zu verk., VB DM 5000.—. Tel. Anfragen jew. v. Freitag 20 Uhr bis Sonntag 16 Uhr unter: 0 62 51 / 5 28 41. 66 091

Capri II GT 3.0 L, 12.74, ca. 10 000 km, diverse Extras, zu verk. W. Gruske, 211 Buchholz i. d. Nordheide, Buensener Weg 20. 66 092

6-Vergaser-Anlage Weber, ca. 20% Mehrleistg., kompl. m. allen erf. Umbauteilen u. gr. Lufff. für alle Ford V6, 4 Wochen alt, wegen Unfall für DM 1000.— (NP über 2000.— DM). Tel. 0 46 42 / 30 36. 66 093

Verk. für Capri: Motor 2,6 Ltr., getunt, neu aufgeb., 150 PS, DM 950.—, RS-Ansaugkopf opt. bearb. u. kurze H.-Übersetzung 5.14, DM 250.—; 2 Kunststofftüren mit Plexischeiben u. Hebeautomat neu, DM 600.—. Tel. 0 80 31 / 3 62 55 nach 19 Uhr. 66 094

Ford Mustang Mach I, Bj. 72, 148 PS, 42 000 Meilen, Automatik, VB 7900.— DM. Tel. 0 71 56 / 3 43 71. 66 412

Ford Capri Turbo

2,6 Ltr., 125 PS (207 PS), Bj. 71, 54 000 km, VP 8500.— DM. Tel. 0 97 71 / 27 49. 66 442

Capri RS, Rennlook, Kotfl.-Verbr., Reifen 235/60 VR 13, 150 PS, Bj. 72, 65 000 km, VB 11 000.— DM. Tel. 06 11/ 31 32 03. 66 727

Gelegenheit! 72er Mustang Grande, 1. Hand, Autom., 53 000 km, sämtl. Extras, elektr. Fensterheber, verstellb. Lenkrad, Colorvergl., heizb. Hecksch. usw. v. Privat für DM 9700.— zu verkaufen. Tel. 0 73 09 / 25 55. 66 329

● Alle Ford kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
66 221 H

Ford Mustang Fastback, Coupé V8, Bj. 68, mit Extras, zu verkaufen oder Tausch gegen 190 SL oder MB Coupé (evtl. Aufpreis). Alfred Frey, 732 Göppingen-Holzheim, Göppinger Str. 34. 66 543

Escort Mexico Twin Cam, 106 PS, mit Sperrdiff. Bilstein-Überrollbügel und sonstiges Zubehör, fabrikneu für DM 11 800.— zu verkaufen oder zu vertauschen. Auto-Wieser, 8908 Krumbach, Tel. 0 82 82/23 49. 66 535 H

Suche 4 gebrauchte Minilite-Felgen **für Ford Escort.** R. Welsheit, 5144 Wegberg, Klinkumer Str. 15. 66 586

Ford OSI-Spezial, Bj. 68, hohlraumversiegelt, Sonder-Motor mit Turboaufladung, ca. 50 000 km, sonst. Zubehör, TÜV 76. Tel. 0 30/4 34 23 08. 66 717

Capri 3 Ltr., Bj. 73, 45 000 km, rot, schw. Venyldach, Radio usw., 1. Hd., DM 7500.—. Tel. 0 71 52/4 17 34. 66 625 H

Capri II im Rennlook (alle Verbesserungen), 2,3 Ltr.-Motor, 108 PS, Bj. 75, 8000 km, Bilsteinfahrwerk, Sperrdifferential, 1" tiefer, Rennsitz, 8" BBS 235/60 x 13, 3-Farbenlackierung, Neupreis DM 25 000.—, Verkaufspreis DM 19 500.—, Inzahlungnahme, Finanzierung.

BERKENKAMP

Auto-Betriebe Berkenkamp GmbH, 6520 Worms, Speyerer Str. 88—90. 66 465 H

OSI Turbo-Lader, 188 PS, Bj. 68, mit Radio und Rallye-Lackierung, TÜV 77, DM 5800.— VB. Tel. 0 70 84/78 19. 66 467 H

Schau-Auto Capri RS, Bj. 71, Kotflügelverbr., 9" BBS-Felgen u. viele Extras, DM 8500.—. Tel. 0 71 52/4 17 34. 66 624 H

Glas

Suche auf Glas 1300-Kopf passendes Saugrohr das Montage von zwei 40er Weberverg. ermöglicht. W. Schönberger, 75 Karlsruhe, Finkenschlagweg 6. 66 096

Suche für Glas GT Fahrersitz in schwarz mit Laufschienen, 1 gute Vorderstoßstange, bei Selbstabholung. U. Fischer, 7407 Rottenburg 15, Bahnhofstr. 13. 66 332

Verk. evtl. meinen Glas 1304 CL, teilrestauriert, TÜV 3.77, orig. 92 000 km, Preisidee 2300.— DM; ferner 1 TS-Mot., ca. 15 000 km (von Lloyd), 220.— DM, weitere Ersatzt. auf Anfrage. G. Aust, 4005 Meerbusch-Lank, Schillerstr. 45, Tel. 0 21 50 / 8 24. 66 334

Suche Glas GT, auch defekt. Tel. 09 11 / 46 91 05. 66 335

Frischer Wind

Im Augustheft der FLUG REVUE geben wir die Testergebnisse des Hubschraubers **Enstrom F-28** bekannt. Außerdem informieren wir Sie aktuell über das **Hubschrauber-Forum in Bückeburg:** FLUG REVUE berichtet über eines der wichtigsten Ereignisse auf dem Drehflügelsektor und stellt Ihnen das Hubschraubermuseum in Bückeburg vor.

Test: Robin HR 100/285 „Tiara". Die französische Firma setzt auf den fortschrittlichen Tiara-Motor von Continental. Walter Wolfrum berichtet über seine Eindrücke mit diesem Robin-Flaggschiff.

Die McDonnell Douglas/Northrop F-18: In der neuen FLUG REVUE lesen Sie einen ausführlichen technischen Bericht über dieses neue Kampfflugzeug für die US-Navy.

Heft 8 bei Ihrem Zeitschriftenhändler

FLUG REVUE

Geländewagen

Landrover · Rangerover · Werksvertretung Spezial-Werkstätte. Großes Ersatzteillager, täglich Versand. Anbau von Schneepflügen an alle Allradfahrzeuge sowie sonstige Zusatzgeräte, Motorschlitten und Schneefräsen. Ankauf · Verkauf · Tausch aller Allradfahrzeuge. Ca. 20 Fahrzeuge z. Auswahl.

TONI WAGNER vormals Sepp Heimerl
7891 Bannholz-Waldshut a. d. B 500
Tel. 0 77 55 / 3 63 u. 4 04

Borgward B 2000, Sonderausführung, Kastenwagen, umsth. für DM 2500.— abzugeben. Erich Reck, 4442 Bentheim 1, Kirchstr. 18. 66 574

DKW Munga Jeep-Gebrauchtteile, DKW Munga Jeeps mit TÜV 2 Jahre, Verkauf + Reparaturen. Suche überholungsbedürftige Jeeps. Gansen, 5358 Bad Münstereifel, Wertherstr. 2. 66 600 H

Glas GT 1300, TÜV 5.77, neu lackiert, DM 2000.—. Tel. 0 82 82 / 21 69. 66 490

1300er Cabrio, Motor, Getr. gut, kein TÜV, VB 900.—. W. Stegemöller, 2844 Stemshorn Nr. 105, Tel. 0 54 74 / 3 63. 66 491

Honda

HONDA AUTO 3 hannover wunstorfer str. 97 telefon 4588265

S 800 Coupé, Bj. 68, 54 000 km, Extr., TÜV 10.76, VB DM 1200.—. Tel. ab 19 Uhr 0 55 41 / 29 82. 66 553

Kart's

Wegen Aufgabe des Kartsports noch 1 Parilla-Motor (neuwertig. Kolbenm. 48,3), Neubert-getunt, zu verkaufen. Tel. 0 72 51 / 1 30 45. 66 554

Intermeccanica

Suche Teile für **ITALIA Intermeccanica,** Bremsbeläge, Bremsscheibe, Achsschenkel. Günter **Friedrich,** 6920 Sinsheim, Fallerstr. 10, Tel. 0 72 61 / 50 67. 66 398

Iso

IR-300, TÜV neu, für DM 3500.—, Motor für ISO oder Corvette, 5300 ccm, DM 2500.—, Grifo-Felgen, Stck. 250.— DM, Getriebe, Türen m. elek. Fensterheb. usw. zu verk. Tel. 0 77 32/ 64 30. 66 097

Gelegenheit! ISO-LELE, gelb, blaue Lederpolster, Baujahr 1972, km-Leistung ca. 30 000, 325 hp, Maschine auf Basis Ford-Motor, gut geeignet für Stadtverkehr, VB DM 25 000.—. Tel. 02 21 / 38 04 83 Mo.—Do. 8—16 h. 66 337

Gelegenheit! Iso Grifo, Modell 70, techn. Bestzust., grün-met., Aircond., Stereo, § 4.77, umständeh. günstigst! Tel. 0 81 05 / 86 03. 66 336

Unfallschaden Iso Grifo, autom. Getriebeteile + Karosserieteile. Telefon 0 22 37 / 24 95. 66 550

Iso-Grifo, 1. Hand, 7 Liter, gepflegt, 18 500.— DM. Tel. 05 11 / 64 34 07. 66 652

Jaguar

JAGUAR XJ Limousine und Coupé lieferbar.
vom größten deutschen Händler.
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
66 374

JAGUAR
Spezialservice und Ersatzteile, auch ältere Typen
Sportauto Dehnhaide
2 Hamburg 76, Dehnhaide 57
Tel. 0 40 / 29 78 43 und 2 99 59 39

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 6 L — XJ 12 L — XJ 12 Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

Jaguar E V12 2+2, Bauj. 72, TÜV 77, weiß, Chromspeichen, Color, Leder schwarz, 15 900.—. Tel. 0 41 31/4 73 60. 66 312

MK II, 1. Hand, Speichenräder, Overdrive, SSD, wie neu, für nur 7800.— DM zu verk. Tel. 0 75 86 / 50 71. 66 283

Jaguar Bar-Ankauf
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
66 213 H

Jaguar MK II, 3,8 Ltr., Speichenräder, blaue Lederpolsterung, Radio, neue Maschine, verkauft Tel. 0 23 61 / 8 13 73. 66 099

Jaguar MK X Automat., Bj. 63, 265 PS, TÜV 77, mit viel. Ersatzteilen zu verk., Preis VB. Tel. 0 72 31 / 4 47 83. 66 101

MK II, 68, 7900.— DM; Daimler V8, 68, wie neu, 9500.— DM; MK IX, 59, exzell. Zust., 10 200.— DM, a. m. Autom. u. Servol., verzollt, m. TÜV. Tel. 0 30 / 3 43 46 61. 66 321

Letzte Gelegenheit! Jaguar EV 12 Cabrio, neu, sehr schön, volle Garantie. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 385 H

MK 10 Saloon, 1963, ohne TÜV. DM 2950.—. Tel. 02 21 / 50 31 77. 66 339

Jaguar XJ 12, Bj. 73, TÜV 5.77, alle Extras, neu bereift, braun, Automatik, erstklassiger Zustand, 26 000 km, NP 45 000.— DM, für nur 24 000.— DM zu verk. Tel. 0 22 55 / 82 00. 66 340

Jaguar-Motor mit Automat., 265 PS, zu verk., Preis VB. Tel. 0 72 31 / 4 47 83. 66 102

GOODYEAR-REIFEN
G 800 Grand Prix — White Letter

165/70 HR 13 WL 91,—	195/70 HR 14 WL 139,—
185/70 HR 13 97,—	205/70 VR 14 WL 174,—
185/70 VR 13 WL 132,—	215/70 VR 14 WL 199,—
185/70 HR 14 WL 118,—	185/70 VR 15 WL 159,—

WL = mit weißer Reifenschrift

einschließl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Ihle,** Reifenhandel KG, **757 Baden-Oos,** Tel. 0 72 21 / 6 16 36

Jaguar

Hardtop f. E 12, NP 1900.— DM, verk. 950.— DM. Tel. 05 11 / 81 45 00 od. 81 86 68. 66 456

Jaguar MK 10, Erstzul. 1963, TÜV neu, innen u. außen erstkl. Zustand, v. Privat zu verkaufen. Tel. 0 72 22 / 3 25 37. 66 415

Jaguar E-Teile. Tel. 02 01 / 28 77 91 od. 66 16 51. 66 098

Jaguar XJ 6, 2,8 Ltr., 58 000 km, Motor 3000 km, Bj. 1971, VB 12 850.— DM. Tel. 0 63 95 / 2 88. 66 100

Jaguar E V12 Roadster, m. Hardtop, Bj. 72, sämtl. Extras, Sonderlackierung, Motor 6000 km, Gesamtkilometerleistg. 40 000 km, Finanz. u. Inzahlgn. mögl. Tel. 07 11 / 29 89 80. 66 338

MK II, 11.64, TÜV 6.77, Standheizung, Overdrive, 5800.— DM. Tel. 02 21 / 50 31 77. 66 341

MK II 340, Bj. 68, 48 000 M., TÜV 2 Jahre, Bestzustand, VB 7800.— DM; **MK II 340,** Bj. 69, 36 000 M., noch engl. Nr., Automatik, VB 8000.— DM. Tel. 0 21 51 / 77 38 57. 66 414

Sonderangebot! Jaguar E (Seltenheitswert), TÜV-abgenommen, neue Reifen, Bj. 65, wegen Auswanderung spottbilligst abzug. Tel. 0 42 52 / 3 27. 66 492

JAGUAR-REIFEN
XJ 6 DUNLOP ER 70/VR 15 190,—
XJ 12 DUNLOP 205/70 VR 15 198,—
Telefon 0 27 22 / 74 62

Achtung Liebhaber! Jaguar MK II, Bj. 66, TÜV April 77, Overdrive, leicht rep.-bedürftig, preisgünstig, zu verk. Tel. 0 53 25 / 7 41. 66 557

Jaguar MK II 3,4 Automatic, rechts gesteuert, Bauj. 68, in England erst 40 000 Meilen gefahren, in wirklich sehr gutem Zustand, dunkelblau, Innenausstattung rot, großes Schiebedach, nur für Liebhaber interessant, Festpreis DM 8500.—. Tel. 0 61 51 / 6 17 64. 66 585

XJ 6 4,2, Bauj. 71, 65 000 km, silbermet., neuw. Zustand (Arztwagen), DM 9800.—. Tel. 0 71 52 / 4 17 34. 66 623 H

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

Jaguar XJ 12, Automatic, Bauj. 3.73, 25 000 km, NP DM 42 000.—, alle Extr., neu bereift, d.-braun, erstkl. Zustand, DM 24 000.— inkl., Verkauf weg. Neuanschaffung. Tel. 0 22 55 / 82 00. 66 626

E-Type V12 Roadster, Bauj. 74, Speichenr., 1. Hd., neuw., TÜV 77, VB DM 22 000.—. Tel. 02 31 / 73 01 44. 66 633

Jaguar MK 10, 4,2, Top-Zustand, neu: Motor, Getriebe, Lackierung (RR S/Sch), zum Selbstkostenpreis für nur 9800.— DM zu verk. T. 06 81 / 5 48 72. 66 664

Jaguar 3,8 S, Bj. 64, TÜV 7.76, gegen Geb. zu verk. Zuschrift. unter Chiffre A 16/66 701

XJ 12 L zum 6-Zyl.-Preis: 35 150,—
begrenzte Stückzahl; NEU XJ 6 3,4 nur 28 900,—. FINK MA 06 21/40 80 85

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verölen der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — **Vorteile der DISSY-Zündung sind ihr Geld wert. DISSY B 5** DM 146,— **DISSY B 5** spezial für Citroen GS, **DISSY U 100** DM 184,—, **DISSY U 100-2** für Ro 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündübertrager DM 248,—. Prospekte bitte anfordern!
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

Jaguar E 2+2, Bj. 69, weiß, E-Dach, erstkl. Zustand, DM 6700.—. T. 02 21/ 76 74 64 oder 76 42 04. 66 705

XJ 12 nur 39 900,— Fi-Rate 47 x 990,— sofort XJ Coupé: FINK MA 06 21/40 80 85

Jaguar E V12 Coupé, Bj. 3.73, 30 000 km, grün, beiges Leder, Radio, opt. u. technisch einwandfrei, VB 18 500.— DM, von Privat. Tel. 0 30 / 3 02 53 19 + 0 30 / 7 85 68 84 ab 19 Uhr. 66 704

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49.

Jeep

Munga - Ersatzteile
Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, Greifzüge und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11 / 42 10 21-25

M 151, Kreuzgelenke, Keilriemen, Zündkerzen, gesucht. Zuschrift. unter Chiffre A 16/66 274

Jeep CJ 5, Bj. 75, Orig. amerikan. Jeep, Allrad, 3000 Meil., DM 22 000.—. U. Knabe, 35 Kassel, Werner-Hilpert-Str. 18, Tel. 05 61 / 1 56 57. 66 677

Jensen

Alleinimporteur: GHS-MOTORS Hamburg 20
Lokstedter Weg 11, T. 47 65 96, Telex: 02-13 736

JENSEN
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Jensen Interceptor II, ca. 60 000 km, neuer Motor 25 000 km, Bj. 1970, sämtliche Verschleißteile erneuert. Tel. 0 22 34 / 7 32 02. 66 413

Lamborghini

Deutsche
lamborghini
Vertriebsges. m. b. H.
Generalimporteur
8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89/59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89/2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini-Vertretung
Unfallinstandsetzung
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 66 38 18

Miura S, Bauj. 71, 43 000 km, VB DM 28 500.—, Inzahlungnahme möglich. Tel. 08 11 / 44 66 97. 66 198

Miura, Mod. 72, 17 000 km, neuwert. Zust., v. Privat. Tel. 07 11 / 69 34 50. 66 392

Lamborghini Espada, Bauj. 70, 48 000 km, zu verkaufen, VB 19 000.— DM. Tel. 0 61 94 / 6 40 64. 66 191

Bei uns haben Sie die Gewißheit, daß die technische Perfektion eines Lamborghini im Service ihre Fortsetzung findet. **Hubert Hahne Automobilvertriebs GmbH,** 4000 Düsseldorf, Corneliusstr. 93, Tel. 02 11 / 34 34 34

Lamborghini Miura S, rot, Bj. 71, rev. Top-Zustand, gegen Gebot. CH-St. Gallen, Tel. 00 41 / 71 22 35 27. 66 269

Lamborghini 400 GT, Bj. 67/68, 55 000 km, blau-met., VB 11 000.— DM (evtl. Inzahlungnahme). Tel. 0 77 73 / 56 62. 66 103

Lancia

LANCIA-Stratos
Import, Verkauf, Service, Tuning
— Vorführwagen steht bereit —
LEINBERGER-RACING
8571 Weidensees, Tel. 0 92 44/3 02

Beta Coupé, rot, 5000 km, Hohlraumvers., von WA., VB 14 000.— DM. H. Schürg, 7107 Neckarsulm 5, Tel. 0 71 32 / 64 70. 66 343

Beta Coupé, Bj. 6.75, 3000 km, rot, 16 000.— DM. Tel. 0 67 81 / 4 21 81 und 2 73 44. 66 440

Fulvia Coupé 1,3, Bj. 1972, rot, 46 000 km, Spez.-Felgen, DM 7600.— VB. Tel. 0 23 31 / 2 03 - 26 93. 66 493

Lim. Beta 1800, tadellos, Bauj. 74, 12 000 km, 11 000.— DM, verk. Lemke, 71 Heilbronn, Kunzestr. 22, Tel. 7 41 44. 66 631

Lancia Beta Lim. 1,8, Bj. Okt. 73, d.-blau, 36 000 km, TÜV 77, 8fach bereift, 8 Felg., davon 4 neue LM-Felg., Radio, 4 Lautsprecher, elektr. Antenne, viele serienmäßige Extras, optim. Zustand, DM 9950.— od. Tausch mit gleichwertigem Beta Coupé auch 1,6. Tel. 0 30 / 8 05 92 27. 66 670

Lloyd

Alexander TS Kombi, guter Zustand, TÜV 2.76, Ersatzteilkatalog, zu verk. Tel. 0 73 28 / 71 33. 66 303

2 Lloyd Alexander (TS) für Ersatzteilzwecke zus. DM 150.—. Tel. 0 23 31 / 2 03 26 31. 66 417

Lombardi

Lombardi Grand Prix, matt-schwarz, m. JPS-Lackierung, 6"-Felgen, 47 PS, 850 ccm, DM 9900.—, Anz. 1900.—, mtl. DM 250.—. Tel. 07 11 / 75 53 47. 66 457 H

Lotus

Europa S 2, Bj. 70, TÜV 4.76, guter Zustand, sehr preiswert zu verk. Tel. 0 82 21 / 44 49 (mittags). 66 494

LOTUS GERMANY BIETET AN:
ELITE 502, Vorführwagen, 7000 km
ELITE 501, Vorführwagen, 2000 km
EUROPA-Spez., Vorfwg., 5000 km
EUROPA-TC, 16 000 km, 11 200 DM
LANCIA FULVIA, 1. Hand, neuw.
AUSTIN ALLEGRO 1500, 18 000 km
NEUWAGEN: EU-Spez, l. orig. JPS-LOOK, ab sofort wieder lieferbar.
8 München 70, Tel. 0 89 / 7 60 36 00
Albert-Roßhaupter-Straße 104

LOTUS RUHRGEBIET
Gerd Schlichter
58 Hagen-Hohenlimburg,
Elseyerstr. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Neuer Europa Twin Cam, keine Briefeintr., DM 18 500.—, verk. Tel. 0 28 26/ 2 77. 66 540

EUROPA S 2, Bj. 70, VB DM 8500.—. Tel. 0 68 31 / 7 48 80. 66 564

Lotus Europa S 2, 78 PS, TÜV 4.76, 5400.— DM zu verk. T. 0 89 / 46 74 62. 66 663

LOTUS S 2, Renault-Motor, 8200.— DM. Tel. 0 23 34 / 5 75 97. 66 628 H

Maserati

Maserati 3500 GTJ, Coupé-Sebring, gut. Allgemeinzustand, defekt. Motor, Preis VHS, TZ möglich. Tel. 07 11 / 28 20 11 und 24 53 74. 66 305 H

Maserati Ghibli: Top-Zust., Mot. neu, nur 18 600.— DM. Tel. 0 80 51 / 41 41. 66 188

Maserati Bora

Modell 73, 21 000 km, braun-met., mit Edelstahldach, elektr. Fensterheber, Color, Klimaanlage, verkauft POSTERT-TOYOTA-TEAM, Tel. 02 01/ 25 01 91. 66 187 H

MASERATI MERAK, 74, 20 000 km, neuwert. Zust., Citroen-Service, VB DM 31 000.—. Tel. 0 89 / 26 80 55, am Wochenende 0 89 / 79 88 80. 66 418

Ghibli, Bj. 70, grün, 51 000 km, DM 14 500.—. Schätzle, Automobile, 7000 Stuttgart 40, Tel. 07 11 / 82 31 24. 66 561 H

Maserati Ghibli, Bj. 11.72, 44 000 km, Zubeh. Tel. 0 89 / 2 30 26 55 Mo.—Fr. von 8—16 Uhr. 66 542

RARITÄT! Einer der sieben 5-l-Coupés Modell Aga Khan, Bj. 1966, neuwert. Zust., Innenausst. Wildleder, vergoldete Armaturen, ca. 86 000 km, für DM 19 000.— umsth. zu verk. Tel. 0 53 41 / 5 82 38 nach 19 Uhr. 66 495

Maserati Mistral, opt. Zust., Maschine überholt, neu TÜV, neu lack., DM 14 500.— od. Gebot. Tel. 07 91 / 32 06 oder 31 28. 66 707

Matra

MATRA-BAGHEERA, Baujahr 74, 33 000 km, unfallfrei, sehr gepfl., Car-Garantie 1 Jahr oder 15 000 km, Radio mit Cassette, DAT-Preis lt. Urkunde DM 10 878.—, uns. Preis DM 9990.—; Gebrauchtwagen wird in Zahlung genommen. Autohaus Vollmer u. Sack KG, 75 Karlsruhe, Gottesauer Str. 37, Tel. 07 21 / 6 04 71. 66 539 H

Gelegenheitskauf: Matra-Bagheera, 4000 km, noch nicht zugelassen, DM 3000.— unt. Neupreis, Anzahlung DM 1000.—, Rest durch eigene Finanzierung, Zinssatz 0,35 pro Monat. Tel. 0 22 72 / 68 65. 66 630 H

Bagheera, 7 Mon. alt, 6800 km, Radio-St.-Kass., DM 10 800.—, evtl. Pkw-Inzn. Tel. 0 89 / 19 61 89. 66 662

Mercedes

MERCEDES-MOTOREN

Pkw		Lkw	
200 D	1900,–	206 D	2200,–
200 D/8	2050,–	406 D	2200,–
220 D/8	2200,–	608 D	2500,–
230 /8	2150,–	808 D	4100,–
250 SE	3100,–	Preise	
280 SE	3350,–	inkl. MwSt.	

1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages
Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77

280 SE Cabrio, 68, total überholt, n. M., alle Extras, für DM 13 900.–. Tel. 06 11 / 72 90 90. 66 311

Zu verkaufen:

Mercedes 300 SEL

mit Flügeltüren, Baujahr: 1955, Farbe: Silbergrau, Int.: braunes Nappaleder, km: 107 000, Preis: sfr. 69 000.– (total revidiert). Tel. 0 32 / 25 98 60 Biel CH, 0 31 / 46 11 77 Bern CH. 66 280

Suche Daimler-Benz 6,3 Liter, nur in bestem Zustand (Direktionswagen), ab Bj. 70. Tel. 0 85 31 / 48 87. 66 273

190 c Kombi, TÜV 5.77, zu verkaufen. Tel. 0 76 81 / 84 68. 66 294

190 SL, Bj. 60, TÜV 10.76, Hardtop, große Scheibe, weiß, rote Lederausstattung, DM 4800.–. H. Jaske, 4473 Haselünne, Lingener Str. 23. 66 106

280 SE 3,5, 72, Servo, Autom., SD, Color, Velour, Zentr.-Verr., Rd.-Cass.-Stereo, 47 000 km, DM 14 600.–. Tel. 0 45 42 / 31 63. 66 107

300 S Roadster, Bauj. 1953, TÜV Mai 1977, zugelassen, einwandfr. Zustand, gegen bestes Gebot über DM 30 000.– abzugeben. Tel. 0 55 33 / 20 77. 66 111

Gesucht: Mercedes 200–230 evtl. 280 Jahreswagen. Angeb. m. Preis unt. Chiffre A 16/66 173

Merc. 300 SEL 6,3 Ltr., Vorbes. E. Fittipaldi, Bj. 7.72, wenige km, alle erd. Extras, 21 500.– DM incl. MwSt., Finanz. u. Inz. mögl. Autohaus Altona, Tel. 0 40 / 4 39 08 87. 66 183

NEU in Deutschland!

US-Exportscheinwerfer für alle Daimler-Benz-Modelle der neuen S- und SL-Klasse, TÜV-abgenommen und einbaufertig DM 897,– pro Satz per Nachnahme durch
W. u. G. Autoteile
58 Hagen, Rheinstraße 63

300 SEL 6,3, EZ 30. 12. 70, Klimaanlage, Stereo Radio-Cassette u. vielen Extras, v. Privat zu verk. Tel. 0 64 32 / 53 24. 66 347

●● **Mercedes Bar-Ankauf** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
66 212 H

Mercedes 230 SL, Bestzustand, 2 Dächer, TÜV 77, DM 8000.–. R. Dahmen, 519 Stolberg, Büsbacher Berg 50, Tel. 0 24 02 / 31 90. 66 346

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11 / 60 88 03. 66 235 H

Liebhaberfahrzeug! 220 SE Coupé, geg. Höchstgeb. Tel. 07 11 / 45 46 09. 66 728

Echte Rarität! Prominentenfahrzeug – Mercedes 300 d Adenauer, einmaliger Zustand, TÜV 6.77, Telefon, Glastrennwand, Standarte, für DM 17 500.– zu verkaufen. Tel. 0 52 02 / 33 36. 66 599 H

Mercedes 250 SE Coupé, Bj. 66, TÜV 77, weiß, neu bereift, el. Ant. + el. SSD, Servo-L., hölz. Armaturenbrett, gepfl. Leders., Motor 80 000 km, ein Liebhaberauto, evtl. Tausch geg. 2800 CS, VHB. T. 07 61/3 18 41 w. Bürostd. 66 497

Gesucht: MB-Motor 300 S oder 300 Sc (Einspritzer). Tel. 0 82 53 / 2 27. 66 498

350 SLC, Bj. 72, silber-metall., 55 000 km, diverse Extras, DM 26 000.–. Tel. 0 73 51 / 7 39 72. 66 568

Merc. 300 SL, in absol. erstkl. Original-Zustand, Bj. 57, Farbe elfenb., Leder rot, Cabrio, Reifen u. Stereoanlage neu, für ca. DM 25 000.– zu verk. Tel. 0 71 31 / 8 16 22. 66 112

350 SE, Autom., Bj. 72, 19 000.– DM; **280 SE 3,5,** Bj. 72, 11 000.– DM; **300 SL,** Flügeltüren, Bj. 56, 58 000.– DM; **Mercedes 200,** Bj. 66, ATM, DM 2500.–; **BMW CSI,** Bj. 72, DM 17 000.–. T. 0 92 25/3 10. 66 186 H

450 SEL, 9.73, Original-US-Ausrüstung incl. Motor, 20 000 Meilen, mit allen Extras, inkl. Metallic-Lack, Leder, Klima, Color, Stereo-Cassette, E.-Ant., Schiebedach, E.-Fenstern, Zentralverrieg., Cruise Control, TÜV 3.77, für DM 38 000.– von Privat. Inzahlungnahme: 3.5 Cabrio. Tel. 0 40 / 66 23 02, nach 20 Uhr. 66 195

300 SLR, gepflegt, umständehalber für nur DM 25 500.– VHB abzug. Tel. 0 52 02 / 33 36. 66 204 H

MERCEDES MOTORE
für Pkw und Lkw generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
DIESEL-FEUER GmbH

Köln	5063 OVERATH (an der B 55) Gewerbegebiet Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74
Frankfurt	6072 DREIEICHENHAIN Daimlerstraße 6 Tel. (0 61 03) 8 41 41-2
München	8 MÜNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282 Telefon (0 89) 1 50 44 33

V8-Motor aus 300 SEL 3,5 mit Autom. Getr. u. sämtl. Zubehör (Computer etc.), gut. Zust., 4500.– + 11% MwSt. Tel. 0 40 / 3 19 46 17. 66 500

Verkaufen. Suchen. Tauschen – schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen hier mit einer privaten Kleinanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele für private Gelegenheitsanzeigen:

1 Zeile	= 3 mm DM 18,90	5 Zeilen	= 12 mm DM 75,60
2 Zeilen	= 5 mm DM 31,50	6 Zeilen	= 15 mm DM 94,50
3 Zeilen	= 7 mm DM 44,10	7 Zeilen	= 17 mm DM 107,10
4 Zeilen	= 10 mm DM 63,––	8 Zeilen	= 20 mm DM 126,––

Anzeigen-Bestellschein für eine Privatanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen. (Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen).
Motor-Presse Stuttgart, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042, Tel.: 0711/21 42-2 58

Die erste Anzeige soll in der nächsterreichbaren Ausgabe unter der Rubrik _____ erscheinen.

Diese Anzeige soll unverändert _____ mal wiederholt werden.

Kosten: DM 6,30 inkl. MWSt. für 1 mm Höhe bei 43 mm Breite (1 Druckzeile = 3 mm Höhe). Bei Chiffre Anzeigen erhöht sich der Preis um DM 5,– inkl. Porto und MWSt.

Anzeigentext:

Die Anzeige soll: (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen.

Name/Vorname

PLZ **Ort**

Straße/Nr.

Rechtsverb. Unterschrift

Datum

ams 16

Brandneu.

Vergleichs-test

Drei Zweizylinder-Zweitakter: Benelli 2 C, Suzuki GT, Yamaha RD. Nach unseren Einzeltests die drei 250er in kritischer Gegenüberstellung.

Lang-streckentest

Honda CB 500 Four: 25.000 km ohne Probleme auf einer gemeinhin als ideal geltenden Maschine. Harmonie von Motor und Fahrwerk.

Sport

Grand Prix in Schweden. Und noch zwei attraktive Ereignisse: Moto Cross 250/500 ccm in Northeim. Speedway Continental-Final in Slany.

DAS MOTORRAD

Heft 16/75 ab 6.8. bei Ihrem Zeitschriftenhändler.

Mercedes

300 SE Cabriolet, Bj. 64, DM 13 500.–. Näheres unter Chiffre A 16/66 567

6,3 l, Mod. 69, Automatic, SSD, Color, Radio, Klima, Velours, absoluter Bestzust., VB 8500.–. 07 11 / 72 51 99. 66 393 H

230 SL, 35 000 km nach Generalüberholung gefahren, techn. 100%ig. Tel. 0 64 39 / 4 76. 66 420

350 SL, Bj. 9.69, 70 000 km, get. Glas, Stereo-Anl., beide Dächer, Alu-Felg., viele Extras, Met.-Lackierung, Bestzust., DM 22 500.–. T. 0 72 31 / 27 62. 66 409

220 SE Cabrio, Verdeck + Lack neu, TÜV 7.77, 8500.–. Tel. 0 63 31 / 36 35. 66 419

230 SL, Bj. 64, TÜV 76, ATM, VB DM 8000.–. Tel. 0 75 31 / 3 24 57. 66 421

Daimler-Benz L 710 Diesel, **AUTO-TRANSPORTER** mit man. Ladewinde und Kugelkopfanhängerkupplung, in gutem Zustand, für DM 5500.– Festpreis zu verk. Centra-Automobile, 85 Nürnberg, Lechnerstr. 6, Tel. 09 11 / 57 28 95. 66 499 H

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

300 SE Coupé, TÜV 5.77, für ca. DM 10 000.– überholt mit Bel., Preis VB, evtl. Wageneintausch. Näheres Tel. 0 24 51 / 4 31 28. 66 579

190 SL, weiß/rot, 2 Dächer, TÜV 77, ATM + Verg., 15 000 km, techn. + opt. 1a, 8000.– DM VS. Tel. 0 62 05/1 21 08. 66 729

MERCEDES + PORSCHE Unfallwagen kauft Tel. 0 21 51 / 30 03 33. 66 724

Suche im Raum München Mercedes-Cabrio bis DM 10 000.–. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 738

300 SEL 6,3 Unfall. Tel. 0 89 / 78 35 10. 66 565

280 SE Coupé 3,5. Tel. 07 11 / 46 66 08. 66 560

● Alle Mercedes kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01
66 217 H

280 SL oder 250 SL in gutem Zustand aus 1. Hand in gepflegtem Zustand von Liebhaber **zu kaufen gesucht.** Ang. schriftl. unt. Chiffre A 16/66 597

300 SL mit Flügeltüren von Privat gesucht. Genaue Angab. über Zustand, Farbe u. Preis unt. Chiffre A 16/66 583

Mercedes 300, Bj. 56, 220 Sb autom. Mot., VB 3800.–. Tel. 06 11 / 61 83 28. 66 584

Hardtop für DB 190 SL zu verkaufen. Tel. 0 41 31 / 3 20 55. 66 571

100% Kaufe jed. Mercedes auch SL, ab Bj. 65. Tel. 07 11/56 13 24. 66 230 H

190 SL, Bj. 3.61, TÜV 12.76, 2. Stoffdach, 1 Hardtop, Fahrzg. in Bestzust. Tel. 07 31 / 7 76 80. 66 698

190 SL, Bj. 63, TÜV 7.76, 68 000 km, VHB 8500.–, blaues Leder, bildschön. Tel. ab 18 Uhr 06 71 / 3 49 52. 66 692

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Rarität: DB 300, Bj. 52, 1. Hand, echte 75 000 km, Spitzenzustd., mit o. ohne TÜV, nicht unter 8500.– DM abzugeb. Tel. 02 31 / 73 28 65 n. 19 Uhr. 66 680

250 S, Liebhaberstück, 77 000 km, TÜV 77, viele Extras, DM 6990.–. Werner Schorpp, 7734 Klengen, Überaucher Str. 2, Tel. 0 77 21 / 5 72 35. 66 647

Gegen sof. Barzahlung ges.: 350 SLC oder 450 SLC, nur Topzust. und mit sämtl. Zub., evtl. Leder weiß. Tel. 0 23 31 / 1 62 39 von 13–18 Uhr. 66 627

280 CE (Coupé), 1½ Jahre, neuwert., unfallfrei, 35 000 km, grün-metallic, Automatik, elek. SSD wärmed. Glas, heizbare Heckscheibe, Stereo, autom. Antenne, neue Bereifung u. v. mehr, für DM 22 500.– + 11% MwSt. zu verkaufen. Tel. 02 50 34 / 2 44 oder 72 44. 66 555

230 SL Automatik, 120 PS, 11 l/VB, 2 Dächer, rot-met., TÜV 77, Schmuckstück, 8950.– DM oder Tausch: CS, XJ 6, SM, E 2+2, Ami, Targa, 280 SEC, Rover 3 l etc. Chiffre A 16/66 650

Echte Raritäten: 2 sehr schöne Cabriolets, 220 S, Bj. 57 u. 58, vollkommen restauriert, in tadellosem techn. und opt. Zustand, für je DM 10 000.– zu verkaufen. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 559

280 CE Coupé, 73, 95 000 km (Langstrecke), rot, alle Extras, NP 34 500.–, bildschön, aus 1. Hand, DM 17 800.–. Tel. 0 71 52 / 4 17 34. 66 618 H

280 SL, 6.69, Bestzustand, signalrot, 2 Dächer schwarz, Garagenzweitwag., werkstattgepfl., 14 000.– DM. Telefon 0 67 01 / 73 98 ab 19 Uhr. 66 710

280 SL, Bj. 69, Autom., div. Zubehör, ATM 21 000 km, TÜV 7.77, techn. + opt. wie neu, Anh.-Kuppl. (11 qm-Segeljolle evtl. ebenf. abzugeben), DM 14 500.–. Tel. 0 91 31 / 4 33 56. 66 722

190 SL, Bj. 62, TÜV 10.76, Bestzust., DM 6800.–, zu verkaufen, VHB. Tel. 0 54 29 / 12 07. 66 656

Verkaufe 300 d-Motor (Einspr.); **suche** 300er Vergaser-Motor. Tel. 0 52 25 / 27 18. 66 657

280/350/450 SL oder SLC bar gesucht. Tel. 0 71 52 / 4 17 34. 66 619 H

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

280 SE Coupé, 1971, 1. Hd., Garagenwag., unfallfrei, neuwert. Zustand, 102 000 km, blau-metall., elektr. SD, autom. Antenne, Becker-Radio, Cassettenrecorder, Stereoanlage, Lederausst., Teakholz-Armat., Automatic, TÜV 5.77, Festpreis DM 19 800.–. B. Lier, 4431 Metelen, Langenkamp 12, Tel. in Firma 0 25 53 / 40 11. 66 690

4 Orig.-Merced.-Alufelgen für 250 CE kauft Schechner, 6653 Blieskastel a. d. Han, Tel. 0 68 42 / 26 83. 66 691

Kaufe guterh. u. neuwert. Pkw bar Auto-Nitsche, T. 07 11/26 56 11 66 246 H

DB 280 SL, Bauj. 69, orig. 50 000 km, gegen Gebot. Tel. 07 91 / 31 28. 66 697

280 SL, 69, AT 15 000 km, 2 Dächer, VB DM 14 500.–. Tel. 0 63 95 / 2 88. 66 712

Oldtimer-Cabrio, 220 S, Bj. 60, § 6.76, gen.-überh., beige-metallic, rotes Leder, techn. u. opt. prima, VB 10 000.– oder Tausch. Tel. 0 89 / 6 01 13 81. 66 169

DB 250 SE Coupé, weiß, TÜV 5.76, techn. + opt. einwandfrei, Zweitwag., el. SSD, echte Lederp., Automatik, Servol., Bj. 66, 91 800 km, geg. Gebot zu verkauf. Tel. 0 97 04 / 2 94 ab 18 h. 66 110

280 S, Bj. 2.70, dunkelblau, SL, elektr. Schiebed., Radio, 80 000 km, Preis: 8000.– DM. Tel. 0 42 46 / 3 12. 66 108

190 SL, Bj. 60, TÜV 9.76, vorzügl. Zustand, silber, beide Dächer neu, Motor 27 000. Hoppe, 2430 Sierhagen, Sandfeld. 66 109

220 SE Coupé, absol. Bestzust., TÜV 6.77. Näheres Tel. 04 31 / 31 39 83 von 9–18 Uhr. 66 105

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.
MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/tii/2500/3.0 CSi
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM
Bär & Co, oHG. 463 Bochum, Humboldstraße 38, Tel. 02 34 / 6 05 53 oder 6 05 54

220 S Coupé, Bj. 59, TÜV 77, alle Extras, VB 8500.–; **220 SE Coupé,** Bj. 59, z. Ausschl. Tel. 0 22 21 / 62 91 32. 66 104

190 SL, Bj. 58, 80 000 km, TÜV 10.76, rot, beiges Leder, hervorrag. Zustd., 2 Dächer (Panorama-Hardtop), Radio, gegen Gebot. Tel. 0 70 33 / 3 13 62. 66 348

280 SE C 8 Coupé, Automat., Bj. 67, Exportausführung, ATM 40 000 km, el. SD, Stereo, 1a Zustand, VB 12 000.– DM. Tel. 0 71 59 / 38 83. 66 344

Liebhaberstück: 220 SE Cabrio, Bj. 62, TÜV 8.76, 1a gepflegt, mit Radio, alle Räder doppelt, VB 9900.– DM. Tel. 0 53 21 / 2 07 55. 66 349

Suche für 220 S-Cabrio, Bj. 59, rechte Tür (gut erhalten). Tel. werktags von 9–17 Uhr 0 40 / 2 89 62 52. 66 345

300 SL, Flügeltüren

1954, TÜV 10.76, gepflegtes Liebhaberstück, silber-metallic. Tel. 0 89 / 18 52 73. 66 390 H

300 SEL, 6.3 Ltr., Bj. 1972

alle Extras, Topzustand, DM 17 900.– inkl. MwSt. (NP ca. 53 000.–), evtl. Pkw-Inzahl. Tel. 07 11 / 22 49 73 oder 0 70 42 / 71 93. 66 179

1955er 190 SL, TÜV 7.77, gen.-überh., nur Orig.-Merced.-Ersatzt. wie Motor, Kupplung, Bremsen, Sommerverdeck, Hardtop etc., 1a Zustand, verk. nur an ernsthafte Interessent. A. Graeff, 1–31, Damaschkestr. 4, Telefon 0 30 / 8 85 10 90, gegen Gebot. 66 397

Achtung! Suche für 190 SL, Bj. 56, ein Sommerverdeck, auch beschädigt. Zuschr. mit Preisidee an H. Pötzl, 23 Kiel 14, Masurenring 86. 66 422

280 SL, sehr gepflegt, 96 000 km, DM 15 200.–. Tel. 0 71 32 / 4 16 63. 66 423

280 SL, 69, 5-Gang, ATM 20 000 km, TÜV 6.77, beide Dächer, Gurte, Daimler-LM-Felgen, Kopfst., neue Ganzlackierung, Stereo, Bestzustand, VB DM 16 000.–. Tel. 0 77 51 / 24 61. 66 433

190 SL, Bj. 63, TÜV 6.77, blütenweiß, sehr gut erhalten, Festpr. DM 6900.–. Tel. 0 68 97 / 30 78, App. 214. 66 501

190 SL, Bj. 60, TÜV 6.77, 2 Dächer, orig. 100 000 km, 105 PS, 2. Hd., sehr guter Zustand, VB DM 8000.–. Tel. 0 89 / 1 41 09 11. 66 502

190 SL, Bauj. 61, schwarz, Hardtop + Stoffdach, neues Getr., neue Vergaseranl., Maschine ca. 40 000 km, sehr guter Zustand. Tel. 0 68 97 / 76 15 11. 66 192

Messerschmitt

Suche Messerschmitt TG 500 – KR 200, gegen bar. Tel. 0 52 02 / 33 36. 66 598 H

MG

VERDECKE UND SPRITZDECKEN

Leicht aufmontierbar, MGs/Triumphs/Sprites etc., Verd. DM 105,— b. 150,—, Spritzd. alle Mod. DM 75,—, dir. ab Fabrik, Lieferz. 7 Tage, Prospekt/Preisl.: **British Hoods,** 45 High St., Burnham Bucks., SL 1 7 JD, U.K.

MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 66 226 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h 66 243 H

1800er Marina-Motor, garantiert nur 5000 km, mit MG-Motor vollkommen identisch, nur 750.– DM. W. Haas, 6621 Überherrn, Tel. 0 68 36 / 22 00. 66 351

Unfallwagen ges. Tel. 0 62 06 / 64 26 / 7 12 70 ab 17 Uhr. 66 581

Bermuda-Hardtop (GT-Form) für MGB gesucht. Tel. 0 47 92 / 76 25. 66 145

MG-TF, Linkslenkung, deutsche Zulassung, einwandfreier Zustand, geg. Gebot abzugeb. Tel. 02 31 / 81 30 82. 66 660

MG B GT Coupé, Bj. 73, TÜV 5.77, VB DM 7000.–. Telefon 09 41 / 2 31 57 bzw. 2 12 13. 66 713

Midget oder Healey Sprite, Bestzustand, gesucht. A. Tölle, 4 Düsseldorf 13, Im Diepental 24. 66 504

Verk. an Liebhaber MGA 1600, Bj. 59, nur 58 000 km gel., neues Stoffverdeck, Hardtop, Benzin-Standheizung, Automaticradio, Kofferträger, Fahrzeug ist bestens gepflegt, aus 1. Hd., VB DM 6900.–. Tel. 0 25 06 / 25 36 (ab 18 Uhr und am Wochenende). 66 113

MGB/GT, Bj. 3.74, 1a Zustand, 9800.– DM. Tel. 09 11 / 55 10 26. 66 114

MGA 1600, TÜV 6.77, gen.-überholt, neuw. ATM, Speichenräder, racing-green, Extras, nur an Liebhaber zu verk., VB DM 6500.–. R. Marten, 3163 Sehnde/Hannover, Wilh.-Henze-Weg 2, ab 17 Uhr. 66 424

Morgan

Import von **MORGAN**

Lieferzeit ca. 24 Monate.

Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74
Süddeutschland:
Merz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46 Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07–2 19 50

Morgan + 8, Bj. 75, gepfl. Zweitwag., zu verk. Angeb. u. Chiffre A 16/66 199

4 + 4, 4-Sitzer, 71, 47 000 km, Gurte, Plane, neues Dach, Ersatzdach mit zusätzl. Fenster, Leder, Lack. neu elfenbein, Speichenräder, Gepäckträg., Halogenlicht, Radio. T. 0 54 26/24 71. 66 596

Motorräder

Harley-Davidson Electra Glide 1200, 2800 km, mit sämtl. Zubeh., 8-Spur-Stereo, DM 12 800.–. Telefon 07 61 / 3 30 41 oder 2 44 08. 66 634

Opel

TUNING kann auch preiswert sein! Alle Kits und Zubehör TÜV-abgenommen oder ABE. Gesamt-Katalog gegen 1,– DM (in 10er Briefmarken).
LEXMAUL OPEL TUNING
6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95/7 32 11

Manta 1900 SR, Bauj. 71 met.-bronce, 47 000 km, aus 1. Hand, Lederdach, Radio u. div. Extras, 9fach bereift, VB 5600.– DM. Tel. 0 71 41 / 3 96 26. 66 272

● Alle Opel kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
66 216 H

Fabrikneue Ersatzteile für Kadett A/B u. Rekord A/B: Blechteile, Elektrik, Felgen usw. weit unter Neupreis abzugeben. Fa. Christian Bauer KG, 895 Kaufbeuren, Tel. 0 83 41 / 24 82. 66 464 H

Verkaufe Opel GT/J, 9.72, 185er Reifen, Radio, Heckscheibe, VH 8500.–. H. Schrenk, 518 Eschweiler, Feldstr. 5. 66 601

Opel GT 1,9, Bj. 73, 30 000 km, TÜV 5.77, unfallfrei, Radio etc., 9500.–. DM. Tel. 06 11 / 65 32 33. 66 506

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **OPEL,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt OP u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.**

ACHTUNG GT-FANS: Umständeh. zu verkaufen, einmalige Gelegenheit, opt. 2-l-GTL, Bj. 69, Motor 3000 km, 140 PS (Irmscher), 1. Hd., sehr gepflegt, verbr., neue 235/60, 3tlg. 8"-Felgen, 75% Sperre, U.-Bügel, Sportauspuffanl., neuer Radio-Recorder, 2 Boxen, 3farb. Lackierung, sehr viele Extras, alles TÜV, Preis VB. Anfragen unter Tel. 0 84 21 / 48 72 Mo.–Fr. 9–12 und 15–18 Uhr. 66 548

Achtung! Ascona 19 SR, Kotfl.-Verbr., 8"-ATS, 235/60, sämtl. Extras, alles TÜV, Bestzustd., EZ 11.71, VB 6900.– DM. Tel. 0 57 34 / 78 87, ab 18 Uhr. 66 639

Suche Unfall-Kadett ab 70 gegen bar. Tel. 02 31 / 52 47 57 ab 18 Uhr. 66 615

Suche kpl. Einspr.-Motor aus Unfall-Manta GTE. K. Diederichs, 773 VS-Villingen, Goerlitzer Str. 66 668

OPEL Barankauf 06 11 / 28 51 44
66 222 H

Verk. 6 J-Ronal m. 185/70 HR 13-Stahl neuw., DM 600.–. T. 0 89 / 6 12 31 60. 66 685

Manta 19 SR, Bj. 71, TÜV 5.77, ATM 5000 km, Kotfl.-Verbr., 3teilige 8"-Alu-Felg., 235/60 VR Reifen, tiefergelegt, Vorderr. neg. Sturz, Sperrdifferential 75%, Motorschutz, H1-Scheinwerfer, Nebelscheinwerf., Nebelschlußl., L.-Lenkrad, Sicherhg., Kopfst., Colorvergl., heizb. Hecksch., SSD, Stereo-Cass.-Radio. Tel. 0 55 02 / 3 76. 66 702

Opt Gr. 1, Rallye-Ascona 1,6 l, Bauj. 8.72, noch keine Veranstaltung. Tel. 06 11 / 89 54 96 nach 18 Uhr. 66 066

100% kaufe jeden Opel bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24. 66 231 H

Opel Commodore B GS/E, Modell 73, ca. 39 000 km, bronze-met., TÜV 4.77, Vinyldach, Radio, Nackenstützen, Nebellicht, Automatikgurte etc., regelmäßige Inspektionen und Pflege, von Privat, VB 10 500.–. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 381

Opel GT 1900, blau-metallic, Bj. Nov. 1972, 53 000 km, 185/70 HR 13, Ronal-Felgen, Gepäckträger, Blaupunkt-Radio, graue Felle, Garagenwagen, 1. Hand, scheckheftgepflegt, Höchstangebot, Preisidee: 10 000.– DM. Tel. 0 51 39 / 57 34, 0 51 36 / 39 53, Burgdorf/Hannover. 66 352

Opel Commodore 2,2 l, 95 PS, TÜV 9.76, Extras, Bj. 70, für DM 3900.– zu verkaufen. Tel. 0 83 31 / 8 67 01. 66 427

Rallye-Kadett, 5.70, citrus, 60 PS, ATM 45 000, Kotfl.-Verbr., m. 185/70 auf 6 J-Borrani, Rallyefahrw., 2 Recaro, Bügel, Twinm., Sperre, Ölk., 68 l-Tank, H4, L.-Lenker, alles eingetr., TÜV 1.7, Preis VS. Tel. 0 71 36 / 52 63. 66 505

Opel Rek., Bj. 64, Sonderanfertigung Cabrio, Bestzustand, TÜV 5.76, beige, schwarzes Dach, Lederpolster, Angebote über 4000.– DM an F. Häfele, 7801 Wolfenweiler, Brandhof 4. 66 115

Verk. Opel GT-A, Bj. 69, 1100 ccm, 60 PS, Motor garantiert erst 36 000 km, Scheinwerfer umgebaut (starr), neue Reifen 165 x 13, alles TÜV-eingetrag., mit Lederlenkr., Farbe Grün, Radio, zum Festpreis von 3700.– od. tausche gegen Mustang bis 110 PS, auch andere amerik. Pkw angenehm oder Porsche 912, Bj. egal. H. Schulze, 5802 Wetter/Ruhr, Hauptstr. 40. 66 117

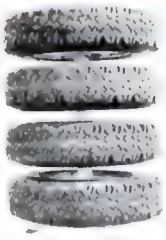
ASCONA 16 SR, Bj. 71, alle Inspektionen, U.-Bügel, Schale, 7 ATS, 195 HR 13, Midi-Kit, gelb, kurze Federn, Radio Köln mit Cassette, Auto ist in Top-Zustand, keine Rennen, Preis VB. Tel. 0 80 22 / 79 84. 66 426

BOSI der Spurtschnelle

ABE (TÜV-gen.) für Mini Innocenti, Cooper, Autobianchi, Fiat BMW, Alfasud, Opel, Ford

Voll Technikan aus dem Rennsport entwickelt

DR. HÖHN – Sport – Styling
7119 Ingelfingen, Postf., Tel. 0 79 40 / 21 00



NEU!

Aufbewahrungsgerät für Ihre Autoreifen direkt vom Hersteller

Bestellung mit Postkarte

Zum Preis von 43,45 einschl. MwSt.
fahrbar 53,45 einschl. MwSt.

Passend für sämtliche Pkw-Felgen mit offener Felgenschüssel

GERO-BAU

Franz Schmid, 8423 Abensberg, Dreifaltigkeitsweg 3 a

Stereo-Autosuper UKW/MW mit Stereo-Cassetten-Recorder 2 x 5 Watt, mit Einbauzubehör **nur 258 DM**
Auto-Stereo-Cassetten-Recorder 2 x 5 Watt, schneller Vor- und Rücklauf, autom. Cassettenauswurf, mit Einbauzubehör **nur 135 DM**
Autolautsprecher (Kugel) **ab 25 DM**
Autoantenne ab 8 DM
Taschenrechner mit echter %-Taste **ab 39 DM**
Wissenschaftlicher Taschenrechner Sin, Cos, Tan, Inx, E^x, 1/x mit Speicher usw., Größe nur: 5,5 x 12 x 1,7 cm
ZUNKE, 3204 NORDSTEMMEN, POSTFACH 27
Lieferung unfrei gegen Nachnahme

SCHALLPLATTEN ab DM 4.49
SINGLE u. LP KATALOGE (Abt. AMS) für 60 Pf (Rückporto) in Briefmarken erhältl
Schallplatten–Großhandel W. Fischer
872 Schweinfurt Spitalseeplatz 5 TEL 09721/21677

SUPERANGEBOT 75

5000 Kameras, Projektoren, Objektive, HiFi-Stereo-Anlagen.
Günstig, dir. ab Versandlager.
Gleich **Gratis-Katalog 75** mit Neuheiten per Postkärtchen anfordern.
Kennwort **Auto Motor und Sport 16**
Foto-Koch-Versand
4 Düsseldorf 1, Postfach 3214

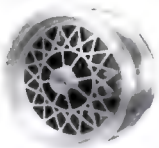
Suche Rekord-Sprint-1900-Vergaseranlage (kpl. ohne Auspuff, Krümmer). Tel. 0 51 52 / 16 33 ab 19 Uhr. 66 507

Verk. Mitte August Opel Kadett 1900 Lim., Bj. 70, Kotfl.-Verbreit., 185/70, Schalens., Bilstein-Fahrw. tiefergel., TÜV 77, VHB 4100.–. T. 0 29 33/26 26. 66 354

Tüv-geprüfte BWA ABE Leichtmetallfelgen

Typ Sportray 5½ J x 13 für BMW 02-Typen · Ford Capri – Escort · Opel Kadett - Olympia – GT Komplett DM 146,–. Lieferung über den Fachhandel

HP 3457 Bodenwerder, Postfach 1240



Typ Sportray

Opel

Opel Commodore, 4türig, GS, 2,8, Bj. 11.70, rot, erstklassig gepflegt, ATM 30 000 km, TÜV 7.77, DM 3800.—. M. Degener, 4426 Vreden, Krumme Jacke 7, Tel. 0 25 64 / 2 00. 66 353

LIEBHABERFAHRZEUG: Opel GT 1900, Bj. 73, 16 000 km, 2 J. TÜV, div. Extras, gepfl. Garagenwag., unfallfrei, NP 17 000.— DM, wegen Führerscheinentzugs abzugeben, DM 9900.—. Tel. 0 53 71 / 8 23 08. 66 425

Peugeot

Freier Import - Ihr Preisvorteil
EG-Importe A. Semrau, 415 Krefeld 1, Ostwall 44, Telefon 0 21 51 / 2 45 09

504 Cabrio, 50 000 km, aus Nachlaß preisg. abzugeben. Tel. 05 21/2 45 08. 66 118

Peugeot 204, Bj. 73, TÜV 6.77, Extras, VB 5150.— DM. Tel. 0 91 35 / 80 43. 66 612

Pontiac

73er Pontiac Firebird Esprit, V8, Automatik, TÜV 10.76, techn. u. opt. einwandfrei, blau-metallic, 34 000 km, elektronische Zündung, VB 12 800.— DM. Tel. Bonn 68 05 43. 66 355

Pontiac Firebird 400, z. Ausschlachten oder Ersatzteile, Preisidee 1200.— DM. Tel. 0 52 51 / 2 44 67. 66 473

Porsche VW-Porsche

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911
Nordstadt tuning
Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

3 Stück 7" x 15 S-Felgen (neu), Preis DM 880.—. Tel. 0 27 22/26 59. 66 126

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge
ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name
( )
Ort
Straße
A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

TEBERNUM-GEBRAUCHTTEILLAGER
PORSCHE 911/912 + 914: 2 Liter- bis 2,7 Liter-Motoren
Richten Ihren Unfall-Porsche auf unserer Gillette-Richtbank
Suchen UNFALLWAGEN
415 Krefeld, Cracauerstr. 26, Tel. 0 21 51 / 2 15 16 66 259 H

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. Tel. 06 11 / 49 19 58. 66 261 H

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porscheteile zu verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 96. 66 257 H

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 19 58. 66 260 H

Suche Motor 356 SC. Welcher Enthusiast kann mir tadellosen Motor anbieten. Raum Frankfurt—Stgt. Tel. 0 70 25/33 64. 66 265

Weißer 356 B, 75 PS, TÜV neu, makelloser Zustand, für nur DM 3900.— zu verk. Tel. 0 75 86/50 71. 66 128

TÜV für 914 bis 9 J, 235/60, **für 911** und andere Typen bis 9 J, 235/60 evtl. 50er Serie. Tel. 06 34 06 / 22 93. 66 202 H

Motoren, 356, 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51/ 7 86 43. 66 190

100% **Kaufe jeden Porsche bar ab Bj. 69. Tel. 07 11/56 13 24.** 66 232 H

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98. 66 239 H

Porsche Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 66 242 H

Gebrauchtwagen, Teile An- und Verkauf. **Suche Unfallwagen.** Meisterservice Nestler, 605 Offenbach, Mainkurstr. 3—5, Tel. 06 11/86 58 68. 66 245 H

Kaufe **guterh. u. neuwert. Pkw bar Auto-Nitsche, T. 07 11/26 56 11** 66 247 H

Notverkauf: Achtung Liebhaber! Porsche 356 C, Bj. 64, TÜV 9.76, SSD, Radio, neuer Motor, 1200 km gel., absoluter Bestzustand, VB 4680.— DM. Tel. 0 26 44/33 21. 66 133

911-Motoren ständig 20—25 gebraucht von 2 l bis 2,7 l auf Lager, mit Garantie. **Tel. 0 21 51/2 15 16.** 66 258 H

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **Porsche** 911/2 + 2.2 l, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt PS u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

911 Targa, Bj. 69, 5-Gang + Alu-Felgen, TÜV 10.77. Picker, 24 Lübeck, Lindenstr. 27a, T. 04 51/8 55 29. 66 124

911 T, TÜV Juli 77! Bremsen, Kupplung neu, DM 10 500.—. Tel. 0 51 41/ 2 40 44. 66 122

911 T Targa, Bestzust., 49 500 km, 1. Hd., 2. Wag., unfallfr. T. 0 91 93/2 55. 66 119

Porsche 911 T Targa, 2.71, TÜV 4.77, 43 000 km, blau-met., S-Ausstatt., Leichtm.-Felgen 6 Zoll, Frontspoiler, getönte Vergl., Kopfstützen, Heckscheibenw., heizb. Hecksch., Radio-Auto-Cass., Cibie-Weitstr., 5-Gang-Getr., VB 13 800.— DM. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 380

911 S, Bj. 67, 130 PS, div. Extras, VB 5000.— DM. Tel. 0 24 72/12 83 nach 19 Uhr. 66 360

911 T, Bj. 70, 77 000 km, DM 7900.—. Tel. 0 75 41/7 26 12. 66 361

2,7 i-Coupé, 39 000 km, metallic, Extras, gegen Höchstgebot nicht unter DM 23 500.— zu verk. Tel. 0 63 45/4 26. 66 396

356 B Cabrio, Bj. 64, TÜV 76, ATM 5000 km, wie neu, VB 8500.— DM. Tel. 0 89/79 43 38. 66 394

Suche Targa 2,4. Tel. 05 21/8 44 44. 66 430

Carrera RS, ca. 55 000 km, viele Extras, Preis VHB. Tel. 0 61 21/44 67 54. 66 508

Suche 356 Cabrio mit VW-Motor o. ohne, Pr. nicht üb. 1500.— DM. Tel. 0 60 71/2 47 67. 66 509

Verk. 911 T, 2,2, S-Ausstatt., signalorange, Bj. 9.70, TÜV 9.76, 80 000 km, DM 9500.—. Tel. 0 60 73/24 82. 66 510

Verk. 4 gebr. S-Felgen 6" f. 911, Tel. 02 34/39 22 83. 66 511

Porsche 356 B — S, 75. Bj. 7.63, TÜV 6.77, ATM 32 000 km, neues Getriebe ca. 12 000 km, Radio, hervorragender Zustand (Zweitwagen), DM 5950.—. E. Rogall, 5205 St. Augustin-Menden 3, Siegburger Str. 73a. 66 514

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2 Telefon 07 21 / 59 26 61

911 T, 9.70, S-Ausst., Zubehör, ca. 78 000 km, 5-Gg., TÜV 76, DM 9500.—. Suche DB 280 E — 3.0 BMW neuw. Tel. 0 22 02/5 18 43. 66 515

● Alle Porsche kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
66 216 H

914/2, Bj. 4.74, Komfortpaket, sonnengelb, Garagenwagen, unfallfrei, 27 000 km, VB 12 500.— DM. T. 05 41/2 23 64. 66 292

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

Porsche 911 T, 5.71, 63 000 km, S-Ausstattung, Carrera-Spoiler, TÜV 6.77, DM 10 200.—. Tel. 0 91 31 / 7 75 76, ab 18 Uhr: 0 91 91 / 8 93 46. 66 278

911 S Targa, Ende 71, Color, 2 Recaro, Europa-Stereo, Cass.-Stereo, Kotflügelverbr., 8"- + 9"-Felgen, v. + h. Spoiler, Sonderlack, VB DM 16 500.—. Tel. 07 11 / 58 73 20. 66 310

911 E Targa, vipergrün, Mod. 72, 2,4 l (Normalbenzin), 61 000 km, Extras, VB 15 800.— DM. Tel. Mo.—Fr. von 9—17 Uhr Ch. Gilbert 0 61 92 / 30 10. 66 275

●● Porsche Bar-Ankauf ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
66 209 H

911 T-Unfall (vorne), 2,4 l, 27 955 km, DM 9 700.—, zu verkaufen. Tel. 06 51 / 7 42 57 und 7 42 58. 66 293

PORSCHE CARRERA Gruppe 4 (ex Fischhaber, Bergeuropameister 1974) inkl. 2. Getriebe u. 4 Räder. Garage Foitek, Zürich, Tel. 23 80 72. 66 737 H

914/4, US-Ausf., Mod. 72, 50 000 mls., Spoiler, Radio, TÜV 7.77, DM! 6500.—, nehme Mini od. ä. in Zahlung. Tel. 0 53 07 / 65 53 abends. 66 356

Suche 911 E, S oder Carrera, 73—75, auch unf.besch., Priv.-Barz. 0 99 77 auch unfallbeschädigt, Privat-Barzahler. Tel. 0 99 77 / 2 06. 66 429

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
Vorführwagen Turbo 911, kupfer-diamant, 6.75, 3000 km. **Vorführwagen Carrera,** indischrot, Schiebedach, 5.75, 5000 km. **Vorführwagen 914/2,** malaga, 7.75, 2000 km. **Vorführwagen 911 Coupé,** hellgelb, Schiebedach, 7.6.75, 3000 km. Unser Sportwagen-Angebot umfaßt zur Zeit 30 Fahrzeuge. Mit Garantie, TÜV-frei, Inzahlungnahme. Bevor Sie sich entscheiden — rufen Sie uns an.
UELLENDAHLER STR 245 TEL (0202) 705070

Silbergr. Renner! Porsche 914/6, TÜV 77, wahlweise mit T- oder S-Maschine (2 oder 2,4 l), S-Antr. eingeb., S-Felg., neu bereift, VB DM 9000.—. Zuschr. unter Chiffre A 16/66 382

Carrera orig., Bj. Mai 1973, grandprix-weiß, 55 000 km, unfallfrei, div. Extras, zu verkauf., VB 26 000.— inkl. 11% MwSt. Tel. 0 76 72 / 6 16. 66 428

911 E, 2,4 l, 6.72, hellgelb, Color, Carrera, Felgen u. Reifen neu, S-Ausstattung, Stereo, Recaro, Heckwisch., 55 000 km, 15 000 km Garantie, unfallfrei, Bestzustand, DM 16 950.—. Tel. ab 19 Uhr: 0 22 02 / 5 11 84. 66 431

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Bitte Angebote 914/2.0 l, Alu-Felgen u. Lederlenker. Zuschr. unter Chiffre A 16/66 437

Porsche 911 S-Carr., Leichtbau, ATM 30 000 km, TÜV 5.77, Front- u. Heckspoiler, Standheizung, el. Fenster, Sportauspuff, Ex-Werkswagen, Mod. 71, VB 14 950.—. Tel. 0 21 23 / 4 80 95. 66 448

Verk. 356 SC, Bj. 63, beide Dächer, TÜV 8.75, fahrbereit, 44 PS-VW- u. 75 PS-Porsche-Motor, viele Ersatzteile, VB 1100.—. H. Hüllen, 7566 Weisenbach, Eugen-Holztmann-Str. 167. 66 120

Gebrauchtteillager
Suche Unfallwagen
415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

Porsche 911 E, 2,4 Targa, Bauj. 2.73, 85 000 km gel., viele Extras, für DM 16 500.— zu verkaufen. Tel. 0 52 41 / 32 05. 66 121

Verk. Porsche Targa 911 T, Bauj. 71, Sportomatic, blau-met., S-Ausstattung, Stereo-Cassette, TÜV 2 Jahre, Cibie, neu bereift, VB DM 12 000.—, nehme BMW 2002 in Zahlung. Telefon 0 52 81 / 88 67 nach 18 Uhr. 66 123

Porsche 356 SC Cabrio, Bj. 65, TÜV 5.77, gut. Zust., zu verk., VB 5800.— DM. Tel. 0 74 76 / 75 88. 66 125

911 T Targa, Bj. 69, DM 8900.—. Tel. 0 25 71 / 24 81. 66 127

PORSCHE - REIFEN
185/70 VR 15 Pirelli CN 72 DM 119,—
185/70 VR 15 Goodyear G 800 Gr. Prix mit weißer Reifenschrift DM 158,—
185/70 VR 15 Dunlop SP Sport Super DM 175,—
215/60 VR 15 Dunlop SP Sport Super DM 239,—
inkl. 11% MwSt. per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

Carrera, 73, SSD, 48 000 km, weiß/blau, DM 24 000.—, zu verkaufen. Tel. 0 61 21 / 56 03 68. 66 129

Porsche 911 Targa, 2,7 l, Bj. ab Ende 73, zu kaufen ges., Preisvorstell. bis DM 26 000.—. Tel. 02 03 / 5 27 98. 66 359

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

911 S Targa, Bj. 70/71, 70 000 km, Stereo-Radio + Cassette, Lederausst., Colorvergl., autom. Sicherheitsgurte, autom. Antenne, Hohlraumvers., einmaliger Zustand, VB 15 800.– DM. Tel. 0 62 57 / 32 71. 66 358

Porsche 911 S, 2,2 l, Modell 70, ca. 60 000 km, hellgelb, Recaro-Sitz, Spoiler, sehr guter Zustand, VB DM 9800.–. Tel. 07 21 / 51 09 15. 66 357

Targa 911 S, 110 PS, überholter T-Motor, Bj. 68, Bestzustd., inkl. Zub., DM 6200.–. Tel. 0 78 03 / 41 79. 66 546

VW-Porsche-Ersatzteile 914/4, Motor, Innenausstattung etc. D. Achilles, 284 Diepholz, Storkmannstr. 7. 66 556

Porsche 911 E Targa, 71, bei 70 000 km generalüberholte Maschine, met.-blau, S-Instr. u. S-Felg., 5-Gang, Radio, Cassetten-Spieler, VB 15 000.– DM. Tel. 0 64 31 / 50 12 16. 66 648

356 A, Bj. 57, TÜV 12.76, 34 PS, VB DM 2750.–. Tel. 0 28 25 / 2 72. 66 658

Porsche Targa 911 S, Bj. 68, mit 2,4 l-S-Motor, rot, Faltdach, Colorvergl., hinten 215/7", vorn 185/7", Schalensitz, alles TÜV-eingetragen, Stereoradio + TB, für DM 9900.–. Telefon 0 94 97 / 3 77 ab 19 Uhr. 66 661

Tel. 02 71 1 — PORSCHE HÄNDLER

Sportwagenzentrale Walter Knebel

S I E G E N 59 21

911, 2,7 l, Mod. 75, 29 000 km, Stabis, Bilsteindämpfer, Sportlenkr., 5-Gg., get. Glas, 8-Instrumente etc., inkl. MwSt. DM 27 400.–. **911 T Targa,** 2,2 l, Mod. 70, Stabis, 6"-Felgen, 5-Gang, Recaros, Radio, get. Glas, Spoiler etc., im KA DM 9500.–. **Ford Capri II,** Bj. 74, 27 000 km, Venyldach, Automatikgurte, GT-Ausstatt., Antenne, Entstörung etc., inkl. MwSt. DM 11 980.–.

Carrera, Mod. 74, 47 000 km, orange, Turbo-Spoiler vo. u. hi., el. Fenster, Stereo-Cass., Lampenwischer usw., NP 51 000.–, wirklich makellos, DM 31 000.–. Tel. 0 71 52 / 4 17 34. 66 621 H

911 Targa, EZ 5.69, Mot. 2,4 l, Color, Recaros, TÜV 7.77, DM 8900.–. Tel. 0 63 31 / 36 35. 66 518

Carrera RS 3.0 Umbau, 8" und 9", Spoiler, S-Motor, TÜV-abgen. Tel. 0 21 22 / 81 16 69. 66 519

356 C-Teile: 75 PS-Motor 500.– DM; 60 PS-Motor 800.– DM; 1 C- u. 1 B-Getriebe, je 150.–, und viele Ersatzteile, zu verk. Tel. 0 26 31 / 2 37 12. 66 517

ALPINE-Ersatzteile, neu, Felgen, Auspuffanlagen (Devil), Ölwannen etc. 1 **Renntriebwerk 1860 ccm,** neust. Stand, diverse Ersatzteile auf Anfrage. Neue **ALPINE-Rallye-** + **Rennsport-Jacken** (gelb-weiß-schwarz).

Rallye & Rennsportservice

Georg Dehne

5931 Netphen · Tel. 0 27 38 / 5 55

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **R 8—R 10,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt RE u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130**

Suche Getriebe 364/05 für R Alpine 1600 und R 17 TL oder R 17 TS, auch defekt. Tel. 0 62 22 / 47 69. 66 362

Renault Alpine 1300, Bj. 8.72, verzollt, Festpreis DM 9800.–. Tel. 0 03 52 / 72 91 76. 66 733

Alpine 1300, Mod. 74, 17 000 km, sehr günst. zu verk. Tel. 02 71 / 33 17 56. 66 580

Alpine 1600 SI, Bj. 74, 13 000 km, viel Zubehör, DM 20 000.–. Tel. 07 31 / 3 68 63 nach 19 Uhr. 66 636

Verkaufe: **ALPINE A 110, SI, 1600. Topzustand,** metallic-blau, Überschlagbügel etc. Nehme Unfall-Alpine in Zahlung. Sigrid Dehne, 5931 Netphen, Tel. 0 27 38/5 55. 66 383

Achtung: neust. Karosserieverbr. Heck- u. Frontspoiler für ALPINE A 310 eingetr. (à la Warmbold)
Telefon 0 27 38 / 5 55 H

Alpine A 310, Bj. 11.73, 25 000 km, Garagenfahrzeug, neuwertiger Zustand, mit sehr viel Zubehör, als Drittfahrzeug gefahren, Preis VB. Tel. 0 72 31/ 4 78 87. 66 395

Suche **RELIANT SCIMITAR,** lks. Lenkung, dt. Zul. Tel. 0 22 33/7 57 31 ab 18 Uhr. 66 521

Verkaufe Alpine A 110/1000, suche R 8 G. Anfragen bzw. Angebote an N. Zesling, 51 AC, Trierer Str. 528. 66 520

Liebhaberfahrzeug: R 17 TS, Bj. 73, elektr. Sonnendach, Hardtop, elektr. Fensterheber, Radio, 5-Gang, 35 000 km, 10—f.-bereift, VHB DM 9000.–. Tel. 0 27 35/25 27. 66 563

Renault Alpine 1300, Vorführwagen, mit vielen Extras, Bj. Nov. 74. Tel. 0 62 58/23 52. 66 613 H

SUPER-ANGEBOT

Heckflügel: 74er Ausf. kompl. Haube
Spoilerstoßstange Carrera-Ausf.
Kotflügelverbr. kompl. Satz
Bausatz kompl. 1200,— DM
einschl. 11% MwSt. Tel. 0 28 53/23 11 H

Verk.: Porsche 356 C, Bestzustand, TÜV neu, VB 3600.–. Tel. 0 23 31 / 4 89 91. 66 665

Coupé, Targa oder Turbo, bar ges. Tel. 0 71 52 / 4 17 34. 66 622 H

PORSCHE 356

Die 356er Fans treffen sich Ende August in der Schweiz. Anmeldung bitte schnell unter 0 89 / 85 55 71. 66 695

914/2, ravenna-grün, Bj. 7.73, 31 000 km, gar. unfallfrei, absol. Bestzust., viele Extras, DM 11 000.–. Telefon 0 56 31 / 31 93. 66 708

911 Targa, 1.75, 19 500 km, S-Ausstatt., LM-Felgen, Sonderlackier., „Berlin" Stereo-Cassette, nur DM 28 900.– inkl. MwSt. Festpreis. Tel. 0 30 / 24 70 81. 66 575 H

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner,** 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

356 C, Bestzustand, sehr gute 60 PS-Maschine, TÜV 77, Bj. 68, DM 2990.–, verkauft: Werner Schorpp, 7734 Klengen, Überaucher Str. 2, Tel. 0 77 21 / 5 72 35. 66 646

PORSCHE DÜSSELDORF
Gebrauchtteile — Service — Unfallankauf
T. 02 11/76 77 50 u. 79 32 47, Elbruchstr. 14

Wir suchen dringend gegen bar alle Typen Daimler-Benz, Porsche, Jaguar, BMW, Alfa, amerik. Wagen und Exoten
Reelle Abwicklung zu Tageshöchstpreisen in bar.
Auf Wunsch Rückflug mit privater Cessna möglich.
Südring-Car-Shop, 7505 Ettlingen, Pforzheimer Straße 53
Autobahnausfahrt: Karlsruhe-Rüppur, Telefon (0 72 43) 1 30 99 + 90

911 T-Totalsch., 69. T. 0 89 / 78 35 10. 66 566

911 E Coupé, Bj. 1969, TÜV 4.77, unfallfrei, techn. + opt. sehr gepflegt, gelb, für 9500.– DM zu verkauf. Tel. 0 21 01 / 4 38 57. 66 617

Carrera RS, Bj. 3.75, unfallfrei, 39 000 km, 7"- u. 8"-Felgen, DM 25 400.–. Tel. 06 11 / 65 16 33. 66 562

PORSCHE 911 UNFALLWAGEN GESUCHT

Tel. 0 64 41/6 14 96 und 4 45 63 66 570

911, 2,7 l, Bj. 74. Tel. 06 11 / 43 12 53 und 44 89 01. 66 516

PORSCHE-REIFEN

185/70 HR 15	KLEBER GTS	119,—
185/70 VR 15	DUNLOP SP 57	144,—
	DUNLOP SP SUPER	175,—
	PIRELLI CN 36 SM	179,—
	MICHELIN XWX	186,—
215/60 VR 15	PIRELLI CN 36 SM	239,—
	DUNLOP SP SUPER	239,—

Inkl. 11% MwSt. — frei ab 4 Stück — Versand per Nachnahme

Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22 / 74 62

Carrera RS, 73, weiß-blau, ca. 53 000 km, SSD, 7" u. 8", Stereo-Cassette, best. gepflegt, DM 25 000.–. Telefon 06 11 / 2 04 57. 66 512

1 Porsche-Heckspoiler mit Gummi 600.–. Tel. 0 89 / 3 51 81 65 vorm. 66 513

Renault

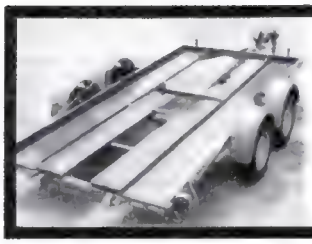
Renault Alpine 1600 Si

Gepflegte Vorführwagen: Rennerprobtes Sportcoupé, Spitze ca. 205 km/h, 1,6 l, Benzineinspritzung, 124 PS, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheibenbremsen, 4 Halogen-Scheinwerfer. Robuste Mittelrohr-Rahmenkonstruktion. TÜV-abgenommen.

Deutsche Renault AG,
Sportwagenverkauf
504 Brühl 1, Tel. 0 22 32/7 32 54

Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf! Der notwendige Ratgeber für den Käufer und Verkäufer mit einer Fülle von nützlichen Hinweisen von Klaus Freund, „Gebrauchtwagen, Tips — Checkliste — Daten — Kosten", durchleuchtet den Gebrauchtwagenmarkt — zeigt Tücken und Klippen — verhilft zu reellem Kauf und günstigem Verkauf! 240 Seiten, 40 Abb., Leinen, DM 22,–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370



AUTOTRANSPORTER

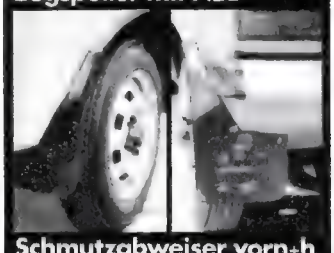
z. B. 2000 kg DM 3219,– inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

KAMEI

Das Programm zur IAA'75

Bugspoiler mit ABE



Schmutzabweiser vorn+h.

Golf decor-set

Ablagen im Auto

Lenkradhülle Avus super und vieles mehr

Informieren Sie sich
Halle 8 OG, Stand 8105

KAMEI
318 Wolfsburg Postf. 120

Besuchen Sie uns auf der IAA '75
Halle 8, Stand 8105

Rennwagen

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN

für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

Verk. Sup. V. ATS-Lola, Übersetz. + 2 Mot. + 8 Räd., 9500.—, 1 geschl. Hänger 1800.—. Tel. 0 94 02 / 86 36, ab 19 Uhr: 84 56. 66 364

Escort Twin-Cam, 138 PS, 1000 km, Kotfl.-Verbr., 5-Gang, Überrollbügel, Schal-Sitz, Hos.-Gürt., neue 235er Ber., BBS, Fahrw. total überarb., ganz 7000.—, auch einzeln, Motor 2000.—, Reifen 750.—. W. Huwig, 41 Duisburg 1, Falkstr. 83. 66 277

Gelegenheit wegen Zeitmangel! Fiat-Abarth 1000 TCR Gr. 2, Ex Ernst-Auto, schwarz/gold, techn. u. opt. bester Deutschlands, mit Slicks und Regen auf BBS, 2 Getriebe, 2 Übersetzungen, 1 Spez.-Anhänger und viel Zubehör und Ersatzteile, komplett DM 12 000.—, zu verk. od. Tausch gegen BMW 3.0 S, 3.0 Si. Telefon 0 91 31 / 5 55 58 ab 19 Uhr 66 271

Louven-Anhänger
4178 Kevelaer II-Kervenheim
Tel. 0 28 25 / 4 87

Ford 2400, Motor 245 PS, Weslake wie neu, 980.— DM, in AMS 9.74 beschrieben. Tel. 0 22 21 / 48 14 60. 66 297

Verkaufe Tasco Formel Vau 1300 mit Hänger, DM 4500.—. T. 0 28 53 / 23 11. 66 284 H

NSU TTS Gr. II, 13" m. Hänger, evtl. einzeln, VB DM 6000.—. Tel. 0 81 31/ 21 98 bis 18 Uhr. 66 525

Chevy McLaren Alu Einspritzmotor 8,1 l, 720 PS/DIN. Supermaschine, neu revidiert, bei Sofortabnahme günstiger Preis. Neue Rennmotoren (Chevy) 5 l — 425 PS/DIN, 5,7 l — 450 PS/DIN, ab Lager. Renngetriebe LG — 700 günstig. **ALBERT-Nockenwellen, 6300 Wörgl/Österreich,** Tel. 00 43 / 53 32/24 83. 66 736 H

Wir verkaufen unsere Gruppe I-**FIAT 128 Coupés,** Spitzenfahrzeuge, komplett. Hiermit können Sie siegen. **AUTOHAUS M. MINEIF, 3051 Bordenau, Tel. 0 50 32 / 40 51 - 52.**

Brandheißer Chevi-Camaro V8, 700 PS-Gruppe II — Bj. 1974, sofort einsatzbereit zu verkaufen. Eintausch von Pantera-Porsche oder Rennwagen Gruppe 5/7 möglich. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 734

4 Reifen, 205 u. 225/50 x 15 auf Felgen ATS für BMW 2002 od. Opel, neuwertig, DM 1500.—. Tel. 07 31/3 68 63 nach 19 Uhr. 66 637

APAL Auto Cross Buggy, Bj. 75, ONS Wagenp., zu verk., nehme Pkw oder neuwert. Tandemhänger, 2000 kg, in Zahlung. Harry Brown, 698 Wertheim, Berliner Ring 42, Tel. 0 93 42 / 44 88, 44 89. 66 522

Verk. Gr. 5–7 Lotus 48, ohne Mot. u. Getr., geeign. f. alle Vierzyl., Sicherheitstank, 8 Räd., '74 8 1. Plätze, DM 8800.— auch kompl. m. 1600 Cosworth. Tel. 0 73 06/55 61 ab 18 Uhr. 66 545

Carrera RSR Gruppe 4, Bj. 74, in bestem Zustand, Spitzenfahrzeug mit 2 Satz Felgen, i. A.

PORSCHE **STRÄHLE KG**
706 Schorndorf 07181/61001

66 463 H

Tausche meinen Super V (Fuchs, Bj. 73), Hanny-Motor, techn. Stand 75, geg. erstkl. Formel-Ford oder rennf. Renault 5 1300, 80 PS. Kaiser, 872 Schweinfurt, Hebererstr. 15. 66 135

Suche Regenreifen m. Felgen 13" für NSU TT. Tel. 0 73 81/21 65. 66 547

Opt. ASCONA 1600/Gr. I-Voy., mit sämtl. Rallye-Zubehör. Neupr. ca. 23 500.— DM, Preis VS oder verk. das exkl. Zubehör, evtl. sep., auch die vorh. „Tour d'Europe"-Ausstattung. G. Wassmann, 3012 Langenhagen/ Hann., Walsroder Str. 104, Tel. 77 20 41. 66 645

Nachstehende Escort-Teile ab Lager zu verkaufen. Tel. 0 26 82/5 66.
1 Rennmotor Lotus TC 1600 ccm, 160 PS, 300 km, ohne Kupplung, sonst kpl. 6250.— DM. **2 Nockenwellen für Lotus TC,** für 126 PS-Motore je 350.— DM. **1 Zylinderkopf für Lotus TC,** gebraucht, 500.— DM. **1 Escort-Getriebe,** 4-Gang, generalüberholt, 350.— DM. **1 Renn-Kuppl.,** Borg u. Beck, für Escort- u. Lotusmotore mit erleichterter Schwungscheibe, neueste Ausführung, 850.— DM. **1 Spez.-Kuppl.** für Escort 1300 bis 140 PS, neuwertig, 250.— DM. **1 Gelenkwelle Escort neu,** 150.— DM. **2 Stück vorgespannte Differentialsperren mit Untersetzung** 3,89:1, 4,11:1, je 680.— DM. **1 Achsuntersetzung** für Escort, 4,11:1, 4,44:1, je 85.— DM. **1 Differentialsperre** für Escort lt. Achse, neuwertig, 280.— DM. **2 elektr. Kraftstoffpumpen,** neu, je 50.— DM. **1 Stück Catch-Tank mit Filter u. Halter,** 120.— DM. **1 Stück großen Wasserkühler neu,** 120.— DM. **1 Stück großen Ölkühler,** Alu, 120.— DM. **1 Stück großen Ölkühler,** Alu, 80.— DM. **1 Rennsitz Scheel Nomere mit Konsole für Escort,** neu, 500.— DM. **1 Sports. Scheel schwarz mit Kopfstütze,** 250.— DM. **1 Ö-Käfig für Escort,** 380.— DM. **1 Sportlenkrad,** 50.— DM. **1 Überrollbügel für Escort,** 150.— DM. **1 Drehzahlmesser,** VDO 10 000 U/min, 150.— DM (neu). **1 Verbundglas-Windschutzscheibe,** neu, 150.— DM. **1 Alu-Tank 90 l,** 480.— DM. Div. Rennreifen mit Felgen: **6 Dunlop Slicks auf BBS-Felgen** (4 Stück 60%, 2 Stück 100%). **5 Dunlop-Intermediat auf BBS-Felgen 90%. 5 Dunlop-Regen auf BBS-Felgen 100%,** 400.— DM/Stck. 66 726 H

Occasion! Werde Großvater und hänge den Rennsport an den Nagel. Verkaufe meinen Escort TC Gruppe II Wagenpaß, Motor und Fahrwerk Zakspeed-Tuning, div. Übersetzungen, 10fach mit Felgen bereift, einschließlich Hänger. Festpreis DM 10 000.—, Bernhard Schmitz-Moormann, 4403 Münster-Hiltrup, Marktallee 9, Tel. 0 25 01 / 12 34. 66 137

Wegen Aufgabe des Rennsports verkaufe ich: Gruppe 5-Prototyp (offen), Kunststoff-Chassis und Karosserie, 1300 ccm-Cosworth-Einspritzmotor, Hewland 5-Gang mit Sperre, diverse Übersetzungen u. Teile, VB 13 000.— DM, ferner Mercedes-Kastenwagen 8,25 t, herabges. auf 7,5 t, sehr guter Zustd., 400 l-Tank, AT-Motor, 3500.— DM, kpl. Fahrerausrüstung 250.— DM. Fotos auf Anfrage bei: Holger Veith, 2 Norderstedt 1, Pf. 213, Tel. 0 40 / 5 24 68 72 / 5 24 01 11. 66 136

SCHRICK

Spezial-Nockenwellen und Ventilfedern
Dr.-Ing. Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 0 21 23/5 30 67/68

Verkaufe überholten Simca EC (1150) mit Zubeh., frei VB. Hans Waldbach, 4520 Melle 6, Sondermühlen 56. 66 134

BMW-Motoren, 1600 ccm: 1 4-Ventil-Rennmotor, 1 2-Ventil-Rennmotor u. 1 2-Ventil-Rennmotor defekt, zu verk. Tel. 0 73 26 / 3 68. 66 257

Rolls-Royce

Großauswahl gepfl. RR- u. Bentley-Modelle im Salon International
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034

66 376

Rolls-Royce Silver-Shadow, Bj. 1972, ca. 28 000 km, in makell. Zustand mit sämtl. Extras, dunkelbraun-met., Kaufpreis DM 58 000.—. Tel. 0 89/ 64 35 34. 66 644

Verkaufe Rolls-Royce, Typ 20/25, Bj. 1935, erstklassiger Originalzustand, fahrbereit, TÜV 1977, DM 30 000.—. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 461

Bentley S 2, Bauj. 62, 1. Hand, Farbe Beige, schwarzes Dach, herrlicher Wagen, DM 25 000.—. Tel. 0 99 42 / 5 92 Ullmann nach 20 Uhr. 66 139

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

RR Silver-Cloud 3 Coupé (seltenes Liebhaberst., Sammler- u. Gebrauchsfahrz.), Bj. 1965, techn. + opt. in neuwertig. Zustand, Gesamt-km 115 000, silbergrau, schwarzes Dach, weiße Lederpolst., links gesteuert, Servol., Automatik, elektr. - getönte Fenster, Bar, Radio, Tonband-Stereoanl., Alumin.-Kaross. von Parkward Muliner, Kaufpreis DM 55 000.—. Tel. 0 89/ 29 22 91. 66 643

Sonntagszustand — Alltagstauglich, Bentley Mk 6, 1950, 19 500.— DM, Details unter Tel. 09 31/9 13 00. 66 138

Rover

2 Land-Rover Typ 88 + 109 Stationswagen, div. Extras, erstkl. Zustand, 9900.— + 14 500.— inkl. MwSt. Finanz. + Inz. mögl. autohaus altona, Telefon 0 40 / 4 39 08 87. 66 184

Suche gut erhaltenen, gepflegten **LAND-ROVER 109,** 4 Zyl. Benzin mit Hardtop u./od. Plane. A. Pirker, 8993 Nonnenhorn am Bodensee. 66 140

Land-Rover 109, 6-Zyl. Camper, Bj. 74, Hubdach, voll Safari-ausgerüstet, DM 19 500.—. Tel. 0 40 / 57 47 80. 66 142

Verk. 69er Rover 2000, TÜV 77, 2400.—. Tel. 0 22 21 / 37 51 06. 66 365

3500 V8, Autom., 69, TÜV 11.75, sehr gepflegt, VB 5200.— DM oder Gebot. Tel. 09 11 / 22 49 39. 66 367

Verkaufe geschl. Anhänger für Land-Rover (Alu) + div. Reifen mit Felgen. Tel. 06 11/61 86 78. 66 524

Range-Rover, 6 Mon. alt, Lincolngrün, f. DM 24 500.— zu verk. Tel. 06 11/43 12 53 od. 49 34 44. 66 458

Land-Rover, Bj. 3.72, Safari, 12-Sitzer, 6 Zyl., Extras. Tel. 06 11/58 55 66. 66 537

Land-Rover, Bj. 66, viel Zubehör, DM 6000.— VB. T. 06 11 / 59 05 03, 52 95 08. 66 635

Simca

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für Simca 1000 bis Bj. 1971, TÜV-zugelassen. Jetzt zu herabgesetztem Preis: DM 198,—. Prospekt SI u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130**

Notverkauf! Rallye, Erstzul. 5.75, Bügel, Koni, Achse 8/35, 82 PS, 6000 km, Preisidee DM 8500.—. Telefon 04 31 / 20 37 20 oder 04 31 / 20 17 10. 66 143

Rallye 1, 12.72, weiß, TÜV 12.76, techn. + opt. 1a, 1. Hand, VB DM 3750.—. A. Müller, 7571 Hügelsheim, Badener Str. 13. 66 281

Motor o. u. **Getriebe Simca R II,** 85 PS, 5000—15 000 km, dringend gesucht. Raum Süddeutschland—Österreich. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 735

Sportfahrer-Lehrgänge

Achtung Stock-Car-Fahrer!

Der MOTOR-RACING-CLUB Göttingen e.V. (MRCG) schreibt zum 10./11./12. Oktober 1975 die

1. Internationale Deutsche Meisterschaft

für Stock-Cars nach dem Reglement des MRCG auf dem Motodrom „Osterfeld" in Adelebsen-Wibbecke, Kreis Göttingen, aus.

Siegprämien insgesamt über 11000,- DM!

Dazu Pokale, Medaillen und wertvolle Sachpreise!
Nennschluß am 11. September 1975. Nennungen anfordern
Motor-Racing-Club Göttingen
34 Göttingen, Reinhäuser Landstraße 37

Land+Range-R sofort lieferbar, Typ 88 19 990,- Fi-Rate nur 47 x 450,-, Tel. 06 21 / 40 80 85

Land-Rover 109, Hardtop, 68, TÜV 7.76, 60 000 km, VB 8500.—. Tel. 09 11/ 33 12 72. 66 366

ALLRAD SCHMITT

Munga-gebr. Jeep VW 181 gebr ARO L-Rover-gebr.
RANGE-ROVER
Sämtl. Ersatzteile, Expressversand, Jeep-Anhänger
Inzahlungnahme-Ankauf-Finanzierung. Verlangen Sie unsere Neu- od gebr. Geländewagen-Angebote.
8700 WÜRZBURG - REUTERSTR. 1
Telefon-Sa.-Nr. 09 31/5 13 83

Land-Rover 109, Bj. 74, Plane, 4 Zyl. Benziner, 1800 km, neuer Zustand, VB 13 000.— DM. Tel. 07 31 / 1 92 43 49 (8—16 Uhr). 66 141

Fahrerlehrgang Nürburgring

23. AUGUST 1975
„ms racing team" A. Stenpass
44 Münster, Birkenheide 23
Telefon 02 51 / 2 24 14 oder 6 13 67

FAIRNESS, RITTERLICHKEIT AM VOLANT, AKTIVE FAHRSICHERHEIT UND REAKTIONSSCHNELLIGKEIT GIBT IHNEN DER

„Intern. Sportfahrer-Lehrgang" der SCUDERIA HANSEAT vom 10.—13. Sept. 1975 auf dem Nürburgring.

Das gilt für „Normalverbraucher" und für sportlich Ambitionierte.

Anfragen an: Sekretariat Süd: Elfi Tielcke, 8221 Inzell, Zwieselstr. 5, Tel. 0 86 65/74 32,

Sekretariat Nord: Annemarie Rathjen, 2 Hamburg 50, Kieler Str. 20, Tel. 0 40/85 78 47

Sportwagen

100% Kaufe jed. Auto ab 67, auch Sport- u. Jahresw. **Telefon 07 11/56 13 24.** 66 234 H

Steyr-Puch

Steyr-Puch, 6000 km, 40 PS, Erstzulassung 10.74. T. 0 81 31 / 7 13 80 ab 17 h. 66 368

Toyota

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. **Tel. 06 31/6 49 75 und 6 10 17.**

Toyota, Celica ST., 26 000 km, TÜV 77, Bj. 73, mit Radio, 185 SR 13-Reif. neu, H4-Leuchten, für 7200.– zu verkaufen. Tel. 0 52 33/73 13. 66 611

POSTERT-TOYOTA-TEAM
tunt – wartet – verkauft
Celica 1600 GT Gr. 1 Racing
Celica 1600 GT Gr. 1 Rallye
43 Essen, Rellinghauser Str. 302
Telefon 0201/250191 u. 250203

Triumph

FREIER IMPORT
Triumph — MG — Jaguar und andere
TR 6 PI noch fabrikneue lieferbar
EG-Importe A. Semrau, 415 Krefeld 1, Ostwall 44, Telefon 0 21 51 / 2 45 09

TR 6, Bj. 71, 143 PS, 60 000 km, TÜV 10.76, 1a Zustand, generalüberholt! Gegen Höchstangebot. Tel. Mo.–Sa. 0 91 51 / 37 24. 66 148

Gebrauchtteile
Tel. 0 29 43 / 25 86. 66 227 H

MK 3, Bj. 69, TÜV 77, 2700.– DM. Tel. wochentags 02 21 / 3 70 33 53. 66 370

TR 4, Bj. 1964, Overdrive, Maschine 12 000 km gelaufen, Speichenräder, neu bereift, Sonderlackierung, sehr schönes, gut erhaltenes Exemplar. Tel. ab 19 Uhr 0 43 92 / 27 89. 66 146

TR 6, Bj. 73, 55 000 km, TÜV 77, Breitst. u. Radio, 1a Zust., VB 9700.–. Tel. nur Sa. u. So. ab 10 h: 0 53 61/1 46 30. 66 147

TR 6, Bj. 72, rot, TÜV 76, 1a Zust., VB 7400.–, Tel. 0 82 21 / 76 86 werkt. von 8–17 Uhr (H. Lindemeir). 66 149

Wir wühlen nach alten, lädierten und verunglückten engl. Autos. Telefon 0 72 61 / 41 52 ab 18 Uhr. 66 369

Triumph-Barankauf 0711/732669 66 205 H

TR 4 A, TÜV 5.77, Bj. 65, AT-Motor, AT-Getriebe, Bestzustd., neuer Lack, Stereo-Cassettenanlage, nur 4950.– DM. Tel. 0 63 21/8 64 20. 66 526

GT 6, Bj. 68, 1a Zustand, für 3700.– DM überh., neue Reifen, Belege vorh., TÜV 10.76, gegen Höchstgebot zu verk., nicht unter 4500.– DM, evtl. Teilz. mögl. Tel. 0 77 31/6 19 76, bis 14 Uhr. 66 709

Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43 / 25 86. 66 228 H

TR 5 PI, verk. Tel. 02 11/40 02 75 ab 18 Uhr. 66 459

TR 3-6-Teile zu verk. T. 06 11/58 55 66. 66 538 H

Unfallwagen ges. Tel. 0 62 06/64 26/ 7 12 70 ab 17 Uhr. 66 582

Suche Hardtop für TR 6. Tel. 02 31/ 35 07 09. 66 610

TVR

TVR 2,5, Engl. m. Triumph-Mech., 6 Zyl., 105 PS, 195 km/h, 11 l/100 km (96 Okt.), EZ 11.74, 10 500 km, gelb, unfallfrei, fehlerlos, aus 1. Hand, zum DAT-Preis v. 12 800.– inkl. Schweitzer, 61 Darmstadt, Burg-Apotheke. 66 270

Veteranen

Rohn, Veteranen u. Ersatzteile sucht u. liefert 7 Stgt., Rosensteinstr. 32, Tel. 07 11/29 42 09

Ford T, Bj. 29, TÜV 7.77, guter Zustand, günstig abzugeben, Finanzier. möglich. autohaus altona, Tel. 0 40 / 4 39 08 87. 66 185 H

Citroen 11 BL, Bj. 50, TÜV 5.77, sehr guter Zustand, generalüberh. mit Austauschgetr. u. Achswellen, 6000.– DM. C. Kummer, 2141 Mulsum, Tel. 0 47 62/ 2 76. 66 151

Aero 10, Bj. 1930, voll restaur.; **Skoda-Lim.,** 6 Zyl., Bj. 1930, restauriert; **Chrysler-Lim.,** Bj. 1928; **Stoewer-Sedina,** Cabrio, Bj. 1938, restauriert; **Stoewer R 180,** Lim., Bj. 1938; **Talbot-Lage-Rekord,** Lim., Bj. 1939; **Mercedes Stuttgart 260,** Cabrio, Bj. 1931; **Adler-Trumpf-Junior-Sport,** Bj. 1935, rest., TÜV 77; **Hanomag-Sturm,** Gläser-Cabrio, Bj. 1938. Alle Fahrzeuge fahrbereit, gegen Gebot abzugeben. Tel. 0 23 74 / 23 86 oder abends 0 29 32 / 2 21 90. 66 153

Morris 8 Cabrio, Bj. 35, TÜV 5.76, sehr gepfl. Zustand. Angebote: Tel. 05 51 / 6 19 55. 66 372

BMW 306 Lim., 1937, wie neu, aus Erstbesitz v. Privat zu verkaufen; dito Fiat Topolino, 1938. Angebote Chiffre A 16/66 386 H

Verkaufe BMW Dixi DA 2, Bauj. 1928, 750 ccm, 15 PS, Bestzustand, TÜV-abgen. Tel. 0 80 42 / 22 57 abends. 66 376

Citroen Torpedo, 4-Sitz., 1927, L.K.W. Dixi, Fahrzeugwerke Eisenach, 1914, verk. Tel. 0 76 41 / 83 98. 66 374

Rosengart-Cabrio, Bj. ca. 1930, fahrbereit, jedoch unrestauriert, alles original, zu verk. Tel. 0 21 33 / 39 07 13. 66 373

OLDTIMER-Restaurierung originalgetreu und Speziallackierungen. Qualitätsarbeit führt aus: Fa. Alban Klein, 6831 Plankstadt, Brühlerweg 23, Tel. 0 62 02 / 47 06. 66 531

Zu verkaufen: sämtliche Service-Teile zu Chevrolet 1929–1931, bitte Liste bei Adrien Dubuis, Postfach 1, 2533 Evilard, Schweiz, anfordern. 66 731

Mercedes 220, Bj. 52, mit 180-D-Mot., TÜV Dez. 76, gut. Zust., VB 5000.– DM. Tel. 0 89 / 36 23 87 oder Chiffre A 16/66 681

Verk. Opel P 4, Bauj. 1936, Bereifung und Lackierung neu, VB DM 6000.–. C. Matschke, 511 Alsdorf/Rhl. 12, Aldenhofener Str. 19. 66 608

Suche Unterlagen (Handbücher, Werkstattb. usw. auch Kopien) über **Praga-Picolo** 1934. Ersatzteile od. Anschriften von Bezugsorten (Clubs). Zuschr. an N. Haber, 8204 Brannenburg, Nußdorfer Str. 20/P 5. 66 609

Oldtimer Ford 1929, Typ Ford AF, Limousine, guter Zustand, zu verk. Tel. 06 11 / 8 14 - 0 66. 66 649

Citroen 11 CV, Bj. 48, TÜV, 1a techn. + opt., VB 4900.–. Tel. 04 31 / 6 13 35. 66 703

BMW 600 Isetta, TÜV 10.75, Bauj. 59, 72 000 km, noch zugel., VB 500.– DM. P. Koschorreck, 315 Peine, An den Schanzen 241, Tel. 0 51 71 / 1 81 38. 66 714

Einmalige Gelegenheit! Umständehalber zu verkaufen Simca Vedette, Bauj. 58, 65 000 km, V8-Motor, TÜV 11.76, 2,5 l, 80 PS, 1a Zustand, gegen Gebot. Tel. 0 89 / 19 42 61. 66 716

170 Va, Bj. 50, Mot. neu, Bestzustand. Tel. 0 89 / 70 37 45. 66 152

220 a, 1955, sämtl. Teile, H- + V-Achse, zu verk. Zuschr. u. Chiffre A 16/66 174

Verk. **Merc. 170 Va,** Bj. 53, TÜV 5.77, 4500.– DM. Chiffre A 16/66 176

Citroen 11 CV Legere, Bj. 54, einmalig gepflegt. Originalzustand, Gesamtkilometer 69 000, neue Reifen, neue Batterie, TÜV 2 Jahre, Preisvorstellung DM 7850.–. Tel. 02 41 / 3 72 31. 66 150

170 DS, Bj. 52, TÜV 12.76, DM 2900.–. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 439

11 CV B, Bj. 51, Originalzustand, DM 3900.–. Tel. Koblenz 02 61 / 6 26 88. 66 375

Ford T, Bj. 29, TÜV 7.77, guter Zustd., günstig abzugeb., Finanz. mögl. autohaus altona, Tel. 0 40 / 4 39 08 87. 66 185

Citroen 11 CV Familia, 8-Sitzer, total überholt, mit ID-Motor, TÜV bis 77, DM 7500.–. Tel. 0 40 / 6 41 44 37 oder 0 40 / 27 20 23. 66 156

Citroen 11 CV, Bj. 53, TÜV 8.76, sehr gut erhalten, VB DM 6700.–. Telefon 0 68 26 / 44 29. 66 157

Nutzen Sie die Erfahrungen anderer! Es bleibt Ihnen unbenommen, sich Ihre eigene Technik sportlichen Fahrens zu erlernen – ein paar Dreher und Beulen gehören dann zur Ausbildung. Für den aber, der seine Sache konsequent betreibt, gibt Altmeister Piero Taruffi seine Tips in dem Buch „Stil und Technik des Rennfahrens" und macht ihn anderen überlegen. Seine Handreichungen wirken sich auch im Alltagsverkehr beruhigend aus. 128 Seiten, 67 Fotos, zahlreiche Abb., Leinen, DM 24,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Citroen 2 CV, 100 000 km gefahren, durch Sümpfe, Dschungel, Hochgebirge, 8 Wüsten und 50 Länder der Erde, trotzdem noch gut in Schuß. Besitzer: Jean-Claude Baudot und Jacques Sèguéla. Was diese beiden mit diesem Wagen erlebten, berichten sie in ihrem Buch „Rund um die Welt im 2 CV – Erlebte Auto-Abenteuer". Ein Buch, das nicht nur Freunde des 2 CV begeistert, sondern jeden, der die Sehnsucht nach der Ferne und fremden Ländern kennt. 208 Seiten, 29 Fotos, Ganzleinen, DM 16,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Es war einmal . . ., nein, im Automobilsport gibt es keine Märchen. Selbst wenn man heute glauben möchte, daß ein Autorennen, das 1908 in New York begann und in Paris endete, ein Märchen sein müsse. George Schuster, einer der verwegenen Teilnehmer, schildert in seinem Buch „Das längste Autorennen der Welt" dieses wahnwitzige Unternehmen. 184 Seiten, 80 Fotos, Leinen, DM 16,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Alle Jahre wieder . . . packt einen großen Teil der Rennsportfreunde das Le Mans-Fieber. Wer kennt nicht das 24 Stunden-Karussell, vor dem die Automobilproduzenten zittern, wo Jubel und geschäftlicher Ruin so dicht beieinanderliegen, vor dem die Fahrer scheuen, da es fast übermenschliche Kraft kostet. Paul Frère kennt dieses Rennen aus eigener Erfahrung. In seinem Buch „24 Stunden von Le Mans" erzählt er die Geschichte der härtesten Dauerprüfung für Fahrer und Wagen. 192 Seiten, 92 Fotos, Leinen, DM 14,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Gefahrentraining fürs Überleben wird hier anschaulich vermittelt. Da kein Autofahrer weiß, wann der Unfall auf ihn zukommt, hat Egon Graf von Fürstenberg dieses Buch geschrieben: Unfall-Abwehr am Lenkrad. Es zeigt die oft einfachen Mittel, die Gefahr abzuwenden. Oder – wenn sie nicht mehr vermeidbar ist – wie man mit ihr umgeht. „Unfall-Abwehr am Lenkrad" – das ist aktive Sicherheit im Straßenverkehr! Aus den Fehlern anderer lernen – hier ist es möglich! 152 Seiten, 37 Abb., Leinen, DM 18,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

1000 Tips für das Frisieren nach allen Regeln der Kunst! Haben Sie den Wunsch, schneller als andere zu sein? Wollen Sie aus Ihrem Wagen mehr herausholen, wollen Sie ihn tüchtig – und richtig – frisieren? Dann sollten Sie das Grundlagenwerk des gesamten Automobil-Tunings „Autos schneller machen" zu Rate ziehen. Hier gibt Ihnen der Fachmann Dipl.-Ing. Gert Hack die notwendigen Tips, Ratschläge und Hinweise, die Ihnen weiterhelfen, die zum Erfolg führen. „Autos schneller machen", 384 Seiten, 215 Fotos, Zeichnungen, Diagramme, Maß- und Einstelltabellen, Ganzleinen, DM 38,–, ist das erste Frisierbuch für alle Typen: übersichtlich, leicht verständlich, praxisnah! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Der Rallye-Sport ist für viele automobilistischer Höhepunkt. An diese wendet sich Joachim Springer mit seinem Buch „Rallye-Sport". Man kann es ein Lehr- und Handbuch für den gesamten Rallye-Sport nennen. Sein Wissen und seine Erfahrung sind so umfassend, daß man selbst für den Alltagsverkehr Lehren daraus ziehen kann. 208 Seiten, 50 Abb., Leinen, DM 25,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Angst vorm TÜV? Das braucht nicht sein, sagt Hans M. Neher, und erläutert die wichtigsten Vorschriften, gibt Ratschläge fürs Selberprüfen und Hinweise für die Abnahme von Änderungen. Mit dem Buch „Keine Angst vorm TÜV" können Sie nun getrost der nächsten Hauptuntersuchung entgegensehen. 172 Seiten, 132 Abb., Leinen, DM 19,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Geschwindigkeitsweltrekorde sind längst zum Nationalprestige geworden. Welche Riesensummen werden von den Industrien in diese rasanten Ungetüme gesteckt! Eine authentische Unterlage hat Paul Clifton mit seinem Buch „Die schnellsten Männer am Lenkrad" geschaffen. Er schildert die waghalsigen Versuche von 1899 bis 1965 mit allen Daten und technischen Details. 300 Seiten, 40 Fotos, Leinen DM 28,–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Aus dem Erfahrungsschatz aktiver Sportfahrer vermittelt Ihnen hier Wolfgang Rausch allerlei Tricks und Hilfsmittel zum perfekten Fahren. In seinem Buch „Hohe Schule des Fahrens" zeigt der Autor, daß diese Kunst keineswegs „schwarze Magie" ist, sondern die extreme Ausnutzung der physikalischen Gesetze. Hier werden sie Ihnen auf leichte Weise nahegebracht. Vor allem aber: Die Beherrschung der „Hohen Schule des Fahrens" ist nicht nur die Voraussetzung für Erfolge im Motorsport, sondern Überlebenshilfe in Notsituationen, in die auch der vorsichtige Fahrer geraten kann. 184 Seiten, 66 Abb., Leinen, DM 18,–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Veteranen

BMW V8 2,6 l C zu verkaufen oder gegen Motorrad (auch Veteranen-Motorrad) zu tauschen. Hermann Hess, 6101 Wixhausen, Frankfurter Str., Tel. 0 61 50/8 11 93. 66 285 H

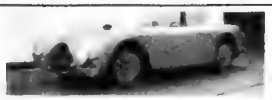
LANCIA-AURELIA GT B 205 + BMW V8 3,2 S, zerlegt, gegen Gebot. G. Grütze, 5 Köln 90, Linderweg 122. 66 279

Merc. 170 D, Bj. 1951, TÜV 6.77, VB 4200.— DM. Tel. 0 23 31 / 1 64 55. 66 276

Suche originellen alten Pkw zum Basteln, auch nicht fahrbereites Schrottauto. Selbstabholer. Preisangebote bis ca. DM 1000.—, mögl. mit Foto. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 739

BMW-DIXI, Erstzulassung 1. 9. 1929, Bestzustand, TÜV bis Okt. 1976, neu bereift, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 0 81 21 / 39 36. 66 154

Verkaufe: Adler Trumpf Junior, 4sitz. Cabriolet, Bauj. 39, 6000 km gef., mit Ersatzteilen wie: Motor, Getriebe, Kotflügel u. div. ander. Wie neu! Angebote an G. Scholz, 8399 Neuhaus a. Inn, Viehhauserstr. 6, T. 0 85 03 / 2 55. 66 155



Veritas-BMW, 1947, 125 PS, fahrbereit, 17 500.— DM, Eintausch von Veteranen möglich. Tel. 0 54 03 / 25 23. 66 158

Echter Veteran! NSU, Bj. 1919/23, Motor läuft, kompl. verk. Szymansky KG, 8620 Lichtenfels, Tel. 0 95 71 / 36 54. 66 178 H

Opel Olympia Typ 13237, Bauj. 1936, noch gangbar, gegen Höchstgebot zu verkauf. Ripper, 6126 Brombachtal/Ot. Birkert, Breuberger Str. 15. 66 528

CLASSIC FORD A 1926 REPLICA, TÜV 77, 10 000 km, gelb/schwarz. Tel. 02 11/34 34 34, Düsseldorf, Corneliusstr. 93. 66 529

Für Horch-Pkw, Bauj. 29/31, 8-Zylinder-Reihenmotor 95 PS gesucht: Felgen, Reifen 6,50-19, Radkappen, Scheinwerfer, Kühler mit Verschraubung, Kotflügel vorne links, Vorderachse, komplette Lenkung mit Lenkrad, Stoßstange vorne, Armaturenbrett sowie sämtliche anderen Teile. Auch Angebote od. Vermittlung eines fahrbereiten od. reparaturbedürftigen Pkw angenehm. Ernst Grundl, 8671 Oberkotzau, Ortsteil Fattigau, Tel. 0 92 86 / 61 23. 66 527

BMW-Veteran und Teile gesucht. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 572

Rolls-Royce 1937, 25/30, technisch u. optisch Bestzustd., TÜV 10.76, DAT-Schätzurk. 41 000.— DM, für 35 000.— DM zu verkaufen, evtl. Eintausch Mercedes. Tel. 0 24 21 / 8 23 83. 66 558

Verkaufe Rolls-Royce, Typ 20/25, Bj. 1935, erstklass. Originalzustand, fahrbereit, TÜV 1977, DM 30 000.—. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 462

170 SD, Bj. 54, 80 000 km, mit Schiebedach, sehr guter Zustand (Reifen u. Batterie neu), DM 8500.— VB. Tel. 0 70 84 / 78 19. 66 466 H

AN- + VERK. + TAUSCH = FUGGER MANNHEIM 75. AUSK. METZ, 6936 MOOSBRUNN, RÜCKPORTO. 66 534

Lenkrad für Chevrolet Lim. 1929/30 gesucht. W. Neck, 5 Köln, Wilh.-Mauser-Str. 37, Tel. 02 21 / 58 59 55. 66 532

Volvo

122 S, Bj. 7.70, § 77, ca. 110 PS, Overdrive, 75% Sp., H4, L.L., Bilstein, VB 3600.— DM. T. 0 89 / 3 00 84 53. 66 164

122 S-Ersatzteile (Motor, Getriebe usw.) zu verkaufen. D. Weberruß, 7311 Bissingen, Pfarrstr. 50, Tel. 0 70 23 / 62 94. 66 163

Buckel-Volvo 544 Sport, TÜV 5.77, Doppelvergaser, Tiefbettfelgen, met.-blau, kein Rost, mit sinnvollem Zubehör, für DM 2900.— VHB zu verkaufen. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 175

Volvo-Barankauf 07 11/73 26 69
66 202 H

Volvo 122 S, Bj. 66, rot, Radio, versch. Extras, 5½ x 15-Felgen, VHB ca. 1500.— DM. Kleinschmidt, 671 Frankenthal, Friedrich-Ebert-Str. 8. 66 165

Buckel-Volvo, Bj. 1964, VHB 2500.—. Tel. 04 21 / 44 53 73. 66 730

2 Weber-Doppelvergaser + Krümmer, für Volvo 122 (B 18), geg. Höchstgeb. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 263

VOLVO ab Bj. 69 von Privat geg. bar ges. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 383

Suche 1800 ES oder 164 E, nur astreine Wagen! Tel. 0 25 41 / 22 75 oder 0 25 48 / 5 77. 66 607

Volvo 144 S (Unfallwagen), zu verkaufen, Motor 5314 km (auch einzeln zu verk.), 5½ x 15 Michelin ZX 90%. Tel. 0 63 72 / 5 54. 66 693

Volvo 1800 ES, 7.72, Normalbenzin, 52 000 km, blau-met., Radio, geg. Gebot u. **Volvo 144** Automatic, Mod. 70, TÜV 7.77, 4 neue Michelin ZX, Radio, Cassette, VB 5900.—. 02 31 / 25 16 14. 66 696

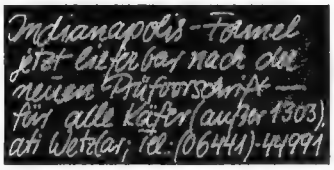
VW

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **VW,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt VW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

„Setra-Bus" S 6, 7 Sitze, ideal als Camping-Bus auszubauen, Fahrzeug generalüberholt, neu: Motor, Reifen, Batterie, Bremsanlage, TÜV-abgenommen, Führerschein Kl. III, Verbrauch: 10—12 l Diesel/100 km, Preis: VB DM 14 000.—. Ing. Norbert Schulz, VW-Händler, 4401 Münster-Wolbeck, Münster Str. 40, Tel. 0 25 06 / 5 19. 66 189 H

100% Kaufe jeden VW bar ab Bj. 66. Tel. 07 11/56 13 24. 66 233 H

VW 1303 LS, 6.73, beige, 34 000 km, beh. Hecksch., Radio, H4, Nebelsch., Recaro, Spoiler, 65 PS Ottinger, 4000 km, weg. Studium zu verk., VB DM 6300.—. Tel. 09 61 / 65 05 66 434



VW-Cabrio, neuwertig, km-Stand 9400, Bauj. Ende 74, mit sämtlichen Extras, Neupreis DM 16 800.—, mit interessantem Nachlaß abzugeben. Tel. Herda 0 93 83 / 73 64 von 7—12 + 13—16 h. 66 377

Scirocco TS, 70 PS, palma-metallic, von WA zum 14. 8. 1975 zu verk., ca. 13 000 km. H. Holzhauer, 6445 Alheim-Sterkelshausen 7 a. 66 166

STOLP TUNING
Vergaseranlagen — Ölkühlungen
Spezialmotoren — Tuningteile für VW
E. Stolp, 2 HH 55, Blank.Bhfpl. 3, T. 040/867350

1302 S, 98 PS, Bj. 70, gelb, 1 Recarositz, gr. Drehzahlm., div. Armat., 2 Halogen, Spoiler, Frontölk., L.-Lenkrad, Ü.-Bügel, Bilsteinstoßd., 5½ x 14, 185/70 SR 14 neu, verst. Bremsanl., alles TÜV, Stabilisator v. + h., Trokkensumpfschm., Axialgebl., Preis VB. L. Herrmann, 6704 Mutterstadt, Eichenstr. 9. 66 167

Sämtliche Tuning-Teile für Käfer- u. 411-Motoren bis 2500 ccm liefert Ing. Bernd Riechert, 562 Velbert, Lieversfeld 16. Telefon 0 21 24 / 5 51 76

Verkaufe Scirocco TS, 70 PS, berbergelb, mit Radio u. Gürtelreifen, mit 7000 km, 10 500.— DM, Anfang September 1975. E. Krause, 7101 Oedheim, Steige 18. 66 168

Fa. Lais-Power verk. den schönsten und schnellsten zugelassenen Straßenkäfer, VB DM 16 000.—. Tel. 07 11 / 31 27 75. 66 315 H

VW 1302 S, 72, ATM 20 000 km, 75 PS, verbr. Kotflügel, Weber-Doppelvergaser, Spoiler (Kamal), 4 Cibie auf Bügel, Radio u. Stereo-Tonbd., 8 Sportfelgen 5½ J x 15, Bereifung 185 VR 15, Lederlenkrad u. VDO-Armaturen, 2 Hosenträgergurte, Fahrwerkverbr., alles TÜV-eingetragen, TÜV bis 8.76, VB DM 6500.—. Tel. 0 75 31 / 6 43 41 ab 17 Uhr. 66 378

75 PS S & S-Käfer, 69, Motor 6000 km, 5½", SSD. Tel. 0 62 51 / 7 14 42. 66 288

VW Kasten, Bj. 72, § 76, 60 000 km, blau, 1a Zustand, servicegepflegt, 4800.—. 0 89 / 3 51 37 19, 9-12, 14-17 h. 66 485

Suche Unfall-Käfer ab 68, gegen bar. Tel. 02 31 / 52 47 57, ab 18 Uhr. 66 614

Angebot! 1300, Oettinger-Zweiverg., 54 PS, 3 Jahre stillg. (Garage), weg. Bund, opt. Lackzustand, viele Extras, leicht rep.-bed., VB 1200.— DM, verk. auch Fahrz. u. Motor getr. Telefon 0 61 71 / 5 15 63 nach 16 Uhr. 66 659

ÖLKÜHLUNGSANLAGEN, DOPPEL-ÖLPUMPEN, NOCKENWELLEN, für VW-Käfer liefert: **Fa. DR. SCHRICK, Remscheid 12, Dreherstr. 5**

Tausch

Tausche (oder verkaufe) BMW 2002 Cabrio, Bj. 5.75, 2500 km, NP DM 25 000.—, sienabraun-met., Ledersitze, 5-Gang-Getr., Sperrdiff., Sportfelg., Drehzahlm., D.-Scheinwerfer, Nebelscheinwerf., Nebelschlußl., Scheinwerferwischwaschanl., get. Wärmeschutzgl., Stereo-Radio-Cassetten usw. (alle Belege vorh.), gegen **280 SL,** Autom., Bj. 70, m. Extras u. Bestzust., oder **280 SLC** o. **350 SLC** Autom. oder **Porsche Targa.** Tel. 07 21/2 70 87. 66 541

Verschiedene

4 185/70 SR 15, Pirelli, 80%, auf Stahlfelgen für DM 280.—, 2 defekte Porsche 4 Zylinder, DM 300.—. Suche Lederlenkrad für 912/66. Tel. 0 24 53/5 57. 66 667

Stellenangebot

Porsche sucht Verkaufsförderer

Sie sollten jetzt zu Porsche kommen — unser Team braucht Sie: Jung, aktiv und ehrgeizig koordinieren, steuern und kontrollieren Sie die Verkaufsförderungsaktionen, entwickeln Ablaufpläne und organisieren mit Tatkraft und Einsatzbereitschaft Veranstaltungen. Für unsere Verkaufsinformationsschrift „REPORT" werden Sie von der Redaktion bis zum Versand verantwortlich sein. Das alles verlangt Entscheidungsbereitschaft und Know-how. Durch Ihre Begeisterung und Ihr eigenes Engagement schaffen Sie schnell die notwendigen Kontakte. Ihre Ausbildung, Verkaufsförderungspraxis im auto-nahen Bereich, Ihr Wille zum Zupacken werden sich lohnen. Ihr Alter: 24 bis 28 Jahre. Bitte schicken Sie uns schnell Ihre Kurzbewerbung. Wir melden uns sofort. Sollten Sie gerade im Urlaub sein, genügt eine Karte.

PORSCHE

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Personalleitung (KR 301), 7 Stuttgart 40 (Zuffenhausen), Porschestraße 42, Telefon 0711/8203-396 oder 700.

66 268 H

Stellen-Gesuche

Welche Firma sucht einen jungen dynamischen Allround-Mann, der sein Hobby und seine Kenntnisse auf dem Auto-Motorsport-Tuning-Sektor etc. ausbauen und verwenden möchte. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 144

Kraftfahrer, 28 Jahre (ledig, ortsungebunden und Englisch-Kenntnisse), Kl. II und KOM-Schein, sucht Stelle im internationalen oder nationalen Bus- oder Lkw-Fernverkehr. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 460

Verschiedenes

Wir haben was Sie brauchen!

Autozubehör — na ja und??? aber alles — sagt doch jeder! Wir liefern was wir sagen: Rallyeartikel, Reifen, Tuning-Kits, Ersatzteile und und und!!! Teilzahlungsmöglichkeit!!! Und für jeden, der uns ein auf dem Markt befindliches Zubehör nennen kann, das wir nicht liefern können, ein kleines SONDERGESCHENK!!!
Fordern Sie mehr Information!

PARTNERS AUTOZUBEHÖR CENTER **P-A-C**

Axel Selbig, 678 Pirmasens, Postfach 449

H.-P. Neuber, 78 Freiburg, Habsburgerstraße 25

Verkaufe 4 Stahlfelgen g J x 14, mit Bereifung 175 SR 14 Uniroyal 180, 6000 km gel., passend f. Opel u. BMW. Tel. 02 03/58 28 34. 66 715

Enorm preisgünstig: Marken-Autoradios, Zubehör und Verschleißteile. Katalog gegen DM 3.50 vorab. AUTOTEILE-SCHRECKLINGER 7531 Eisingen-Postfach

Suche wegen Krankheit Teilhaber für gutgehende Kfz-Vertragswerkstatt, Neu- und Gebrauchtwagen, Einl. DM 60 000.—, im Raum Nürnberg. Zuschr. unter Chiffre A 16/66 296

raid-Lederlenkräder
TÜV-frei für viele Typen
SUPER-NETTO-PREIS
(genaue Angabe des Fahrzeug-Typs)
Außerdem liefern wir Michelin-, Uniroyal- und Firestone-Reifen zu Superpreisen, Anruf genügt!
Peter Prang KG
465 Gelsenkirchen
Bochumer Str. 52, Telefon 2 37 59

Überführungsfahrten und Abschleppdienst von Neu- und Unfallwagen aus dem In- und Ausland führen wir sofort u. preiswert aus. Tel. 0 21 03/5 28 74. 66 606

★ Heute noch anfordern! ★
Unseren neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
Auto-Ausstattung
8046 GARCHING E

Motor-Scooter (Schneemobil), Sachs-Mot. mit Ersatzmot., günstig zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 603

Verkaufe Zelt für Autodach, alle Typen geeignet. Tel. 06 11 / 61 86 78. 66 523

VW-CAMPING-EINRICHTUNGEN, Bausätze, Baupläne 90 S, 34 Fotos, DM 37,50; Hubdach, Vorzelt. SYRO, 6101 Nd.-Ramstadt 6, Wasserweg 7 Q, Tel. 0 61 51/14 77 94. 85 Nürnberg, Rubenstr. 7, Tel. 09 11/63 93 04.

Bin jedes Jahr zum 1000 km-Rennen am Nürburgring. Nur dieses Jahr ging das nicht. Wer schickt mir für mein Fotoalbum verschiedene Schwarzweiß-Aufnahmen des Rennens in der Größe 7 x 10? H. Pickert, 61 Darmstadt, Kiesstr. 60. 66 471

NEU!
Endlich ist er da. Der neue Autozubehör-Katalog '75. Umfangreicher denn je. Ein Riesenangebot erwartet Sie. Schreiben Sie noch heute. Bitte DM 2,- Schutzgebühr in Briefmarken beifügen. (Wird bei Bestellung verrechnet).
DEWE Kfz.-Teile GmbH,
46 Dortmund 16, Evinger Straße 232

Suche gut gebrauchte Recaro-Schalensitze. K. Fischer, 89 Augsburg, Baumgartnerstr. 17, Tel. 08 21/55 12 15. 66 638

Wer baut 5,4 l V8 od. 3 l SI in TVR 2500 ein? Evtl. TÜV? Raum RE. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 384

Folgende Hefte auto motor und sport gesucht: Jahr 1967: Nr. 6, 9, 16, 20; 1970: Nr. 2; 1972: Nr. 22. Lachmann, Münster, Tel. 02 51/24 74 15. 66 533

Reifen der 0.70er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS
165/70—13	70,— TL	68,— TL
175/70—13	79,— TL	76,—
185/70—13	81,— TL	84,—
185/70—13	87,— HR	92,— TL
195/70—13		99,—
185/70—14	96,— TL	90,—
195/70—14	126,—	104,—
205/70—14		117,—
175/70—15	93,— TL	
185/70—15		94,—

Goodyear m. w. Schr. 185/70 VR 13 99,-
Dunlop Super Sport: 195/70 HR 14 135,-
Dunlop Super Sport: 195/70 VR 14 157,-
Dunlop Super Sport: 205/70 VR 14 165,-
Preise einschl. 11% MwSt. Vers. per NN
Reifenberger, 657 Kirn, 06752/2958 u. 2300

PORSCHE KREMER VERKAUFT GÜNSTIG: 1 defekte Motorbremse U 16-40 mkg/8000 UpM., DM 2500.—; 1 Kompressor Alup 200 Ltr., in gutem Zustand, DM 1300.—; 1 Romeica Telle-Waschautomat, DM 400.—. Tel. 02 21/17 10 25/26. 66 629 H

Orig. amerikanische Polizeisirene
6 u. 12 V, fabrikneu, in Deutschland nicht zugelassen, zum konkurrenzlosen Preis von DM 135,— abzugeben. E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72 / 5 64

U.-Bügel u. Motorschutz f. Kadett B zu verkaufen. Tel. 0 54 07/22 28. 66 162

Achtung Autokäufer
Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Reimports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge erheblich billiger, alle Ausführungen und Extras lieferbar.
Kfz-Dietz, 43 Essen,
Breslauer Str., an der B 1-Brücke
Tel. 02 01/70 12 22

4 BBS-Felgen 4-Loch, für BMW, Ford u. Opel, Bereifung 90%, VB 1650.— DM, NP 3200.— DM. Tel. 0 40/5 40 72 86 od. 0 81 77/2 60. 66 159

Rasenmäher „Süggeler", böschungsfest, mit Räumschiene, NP DM 6000.—, für DM 3000.— zu verkaufen. Tel. 0 21 22/7 10 23. 66 161

Rennfotograf verk. Poster (farbig) v. Hans J. Stuck aus eig. Werkst. Interessenten richten Ihre Anfragen an Chiffre A 16/66 177

Gebrauchtes Autotelefon sof. gegen bar gesucht. Telef. Angebote unter 0 68 06/29 97 bis 9 oder ab 21 Uhr. 66 194

Blaupunkt Sonderangebot

Mannheim U, M, L	196,— 166,—
Frankfurt	279,— 229,—
Münster Stereo	335,— 266,—
Bamberg CR Stereo	726,— 599,—

inkl. MwSt. zuz. Nachnahmeporto,
Radioversand Mekat, 6 Frankfurt
Postfach 600 573 oder Tel. 43 43 14

Junger Mann, 30 Jahre alt, von Beruf Schlosser und Kaufmann, sucht Werkstatt mit Tankstelle zu kaufen. Bitte um Zuschriften mit Größenangabe, Fotos und Fotokopie des Grundbuchauszuges und mit Rückumschlag. Zuschriften unter Chiffre A 16/66 604

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN
FRONT- UND HECKSPOILER FÜR
VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98.

66 240 H

Flieger-Uhren
Faszinierende Modelle erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

Suche Zünd-Oszillograf und „Scason" Auto-Heizlüfter. H. Friedl, 84 Regensburg, Erikaweg 67. 66 371

Hubschrauber 10 ccm-Motor, Modell Graupner mit 10-Kanal-Fernsteuerung, NP DM 3500, für DM 2500.— zu verkaufen. Angebote unter Chiffre A 16/66 160

ACHTUNG, EINE CHANCE: Wir nehmen noch Mitglieder auf, auch Anfänger, denen wir rennfertige Formel-V-Wagen f. Renneinsätze zur Verfügung stellen. Ausführliche Informationen u. Vertragsunterlagen gegen eine Bearbeitungsgebühr von DM 10.—. Zuschr. an Monoposto Racing Driver Association, 2 HH 13, Grindelhof 50. 66 605

MARCOS GT gesucht, auch defekt. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 438

Camping Wassersport

ACHTUNG CAMPINGFREUNDE! Verkaufe Jet 7,80 m Caravan, Standardausstattung, leichter Unfallschaden, Erstzulassung 11.1974, V 6000.— DM. Friedrich Müller, Tel. 0 64 21/6 49 64, nach 18 Uhr. 66 325

REISEMOBIL
(Opel-Bedford-Blitz) mit Westfalia-Camping-Einrichtung „Mosel", ab 1.9.75 zur preisgünstigen Vermietung frei. **AUTOHAUS CARL BICHMANN,** 5750 Menden 1/Sauerland, Postf. 127, *Tel. 0 23 73 / *40 55. 66 443 H

Hier wohnt man gut

ITALIEN

ALASSIO — **Hotel Londra** (T. 00391 82/40380) Direkt am Meer. Privatstrand, kompl. erneuert. Alle Zimmer mit Bad, Balkon, Lift. Parkplatz.

Unterricht und Ausbildung

Fachschulen Stadthagen
Dr. W. Blindow
staatlich anerkannt
496 Stadthagen, Hüttenstr. 5, Tel. (05721) 3061
Aufnahmevoraussetzungen: Schulabschluß, Lehre, Berufspraxis. Aufstieg in 24 Monaten mit Beihilfen vom Arbeitsamt zum
staatl. geprüften Techniker
Fachrichtungen: Maschinenbau, Elektrotechnik, Bautechnik
staatl. geprüften Betriebswirt
Rechnungswesen, Beschaffung, Absatz, Personal, Organisation/EDV.
Zusatzkurse: Fach(hoch)schulreife, Refa, AWF, Ausbilder, EDV
Neubau, Wohnheime, Mensa. Nächster Beginn: 1. 10. 75 / 1. 4. 76

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter **Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Tages-, Wochenend- und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre. Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte **FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF.**
Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 367

FAHRLEHRER, VERKEHRSLEHRER
BERUFSKRAFTFAHRER
Auf Anfrage umgehend Informationsmaterial!
DEUTSCHES VERKEHRS-PÄDAGOGISCHES INSTITUT
Gemeinnütziger Verein — Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte
706 Schorndorf, Göppinger Str. 5—7, Tel. 0 71 81 / 55 38 u. 6 39 33

Immobilienmakler · Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,—. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Immobilien

Wegen Krankheit meiner Frau biete ich an der Costa del Sol (Malaga) **ein 2-Zimmer-Appart.** mit eingericht. Küche und Bad, zum Verkauf gegen Höchstgebot (ganz neu). Neupreis DM 31 000.—. Auch Tausch gegen ähnliches in Deutschland. Reisemobil, Limousine od. Sportwagen nicht ausgeschlossen. Zuschr. unt. Chiffre A 16/66 379

Garagen

Stahl-garagen
formschön u. stabil
Schwingtore
vollverzinkt
Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Niederdielfen Kre. Siegen · Postf. 2

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen
Schwingtore
Hallen
Bitte Prospekte anfordern
Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. · Tel. (0271) 73141

bewa Fertiggaragen
Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S
STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung
34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Garagen
ab 595.-*
*Mit Drehtüren
Frei Haus
direkt vom
Hersteller
52 Typen
Besichtigung auch sonntags, 13–15 Uhr
Prospekt anfordern
Overmann
7519 Eppingen (Heilbronn), Uhlandstr. 6
Tel 0 72 62/84 15

Gutschein
Bitte senden Sie uns noch heute unverbindlich Ihr Informationsmaterial.
Name _____
Ort _____
Straße _____

Flugstunde

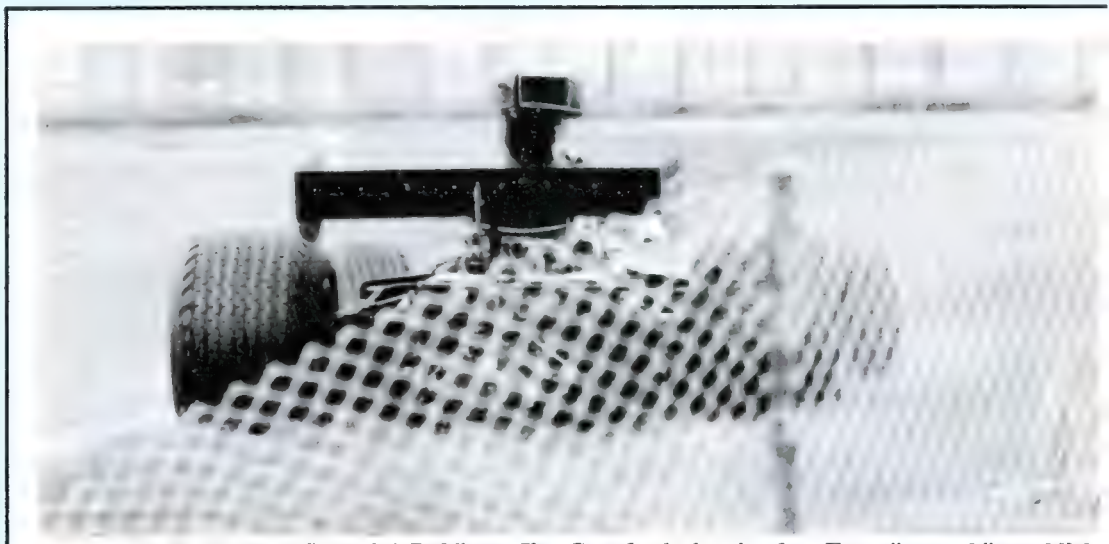
GP von England: Massenkarambolagen auf dem ehemaligen Armee-Flugplatz von Silverstone.

Ich habe mich so gefreut, endlich wieder einen Grand Prix zu sehen", sagte Barcelona-Opfer Rolf Stommelen, noch auf Krükken gestützt, in der Box. „Und dann erlebe ich so einen Schlamassel."

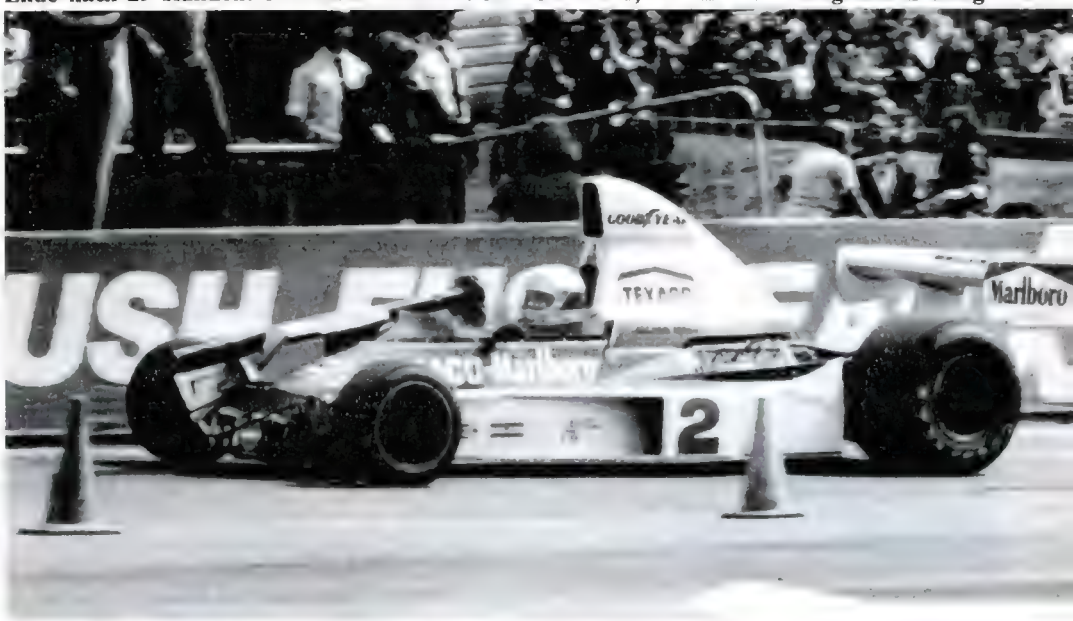
Der Große Preis von England wurde zum verrücktesten Rennen der Formel 1-Geschichte, der zur Rennstrecke umfunktionierte Kriegsflughafen Silverstone zu deren teuerstem Schrottplatz. Es gab 16 Unfälle, davon fünf Totalschäden: die Shadows von Pryce und Jarier, Scheckters neuer Tyrrell, der Brabham von Pace und der Hill von Brise. Es war ein Schlachtfeld.

Silverstone

Topfeben ist der auf einem ehemaligen Flugplatz angelegte Silverstone-Kurs, der zum Rennen modifiziert wurde: Eine neue Schikane senkt in der Woodcote-Kurve vor Start und Ziel die Geschwindigkeit von 260 auf 175 km/h ab.



Ende nach 29 Runden: Formel 1-Debütant Jim Crawford, der in den Fangzäunen hängenblieb



Von Wilson Fittipaldi gerammt: Jochen Mass.

Ein Regenguß hatte nach 18 Runden die ersten Autos von der Bahn gespült, ein Wolkenbruch schwemmte nach 55 Runden fast den kompletten Rest des Starterfeldes in die Fangzäune oder auf Erdwälle. Sachschaden: mehr als eine halbe Million Mark. Personenschaden: nur leichte Verletzungen der fünf genannten Piloten. Wie schon in Silverstone 1973 — bei einer damals von Jody Scheckter heraufbeschworenen Massenkarambolage in der Startrunde — waren auch hier sämtliche Schutzengel im Einsatz

Sieger dieses zehnten Laufes zur diesjährigen Fahrerweltmeisterschaft wurde jener Mann, der in der Box gerade auf Regenreifen ummontierte, als die Kameraden ihre Aquaplaning-Pirouetten drehten: Emerson Fittipaldi. Doch die Sorge um die Piloten wich bald dem Streit um Placierungen, Punkte und Geld. Die rote Flagge des Rennleiters hatte den Abbruch signalisiert. Aber zu welchem Zeitpunkt? Nach 56 Runden, als sie herauskam, oder nach 57 Runden, als sie der führende Fittipaldi, mittlerweile auf Regenreifen durch die Wasserlachen pflügend, erstmals sehen konnte?

Ferrari protestierte gegen die Plätze von Lauda (8) und Regazzoni (13): Teamleiter Montezemolo: „Sie sind doch an allen, die in Fangzäunen steckten, vorbeigefahren, müssen also dritter und vierter sein." March-Boss Max Mosley witterte eine Chance, seinen „Monza-Gorilla" Brambilla vom sechsten auf den zweiten Platz vorzuboxen, wenn nicht dessen 55., sondern die 56. Runde gewertet

und unverletzt seinem Lotus entstieg.

Wieder oben: Weltmeister Fittipaldi, Teamchef Teddy Mayer.

wurde. Denn, so Mosley: „Brambilla hatte, genau wie Fittipaldi, auf Regenreifen umgewechselt, war 20 Sekunden nach Emerson wieder auf der Bahn." Außer diesen beiden fuhren nur Lauda, Regazzoni und Andretti (alle drei auf Trockenreifen) die strittige Runde fertig, kamen also heil aus der Wasserhölle.

Es war ein Inferno. „Ich fuhr im ersten Gang, mit 10 km/h. Auch bei diesem Schneckentempo schlitterte das Auto hin und her", schilderte Lauda. „Um ein Haar wäre ich draußen mit einem Strekkenauto kollidiert." Rennwagen verschachtelten sich ineinander wie Spielkarten: Mass, Donohue und Watson in der Stowe-Kurve, Scheckter, Morgan, Brise, Hunt, Wilson Fittipaldi, Henton und Pace eine Kurve später. Brise und der Lotus-Debütant Henton waren dort in ihren Cockpits eingeklemmt, als Wilson Fittipaldis Copersucar aufprallte. Dann flog Paces zweitklassierter Brabham mit 160 km/h, das Heck voran, durch mehrere Fangzäune gegen den Erdwall. Pace nachher: „Ich hab ein Loch im Sturzhelm, keine Ahnung, woher. Mir ist noch ganz schwindlig."

Als nächster wurde Scheckters Tyrrell von der Piste gerissen. „Da war absolut nichts, das ich dagegen tun konnte. Ich wollte nach dem Anprall sofort rausspringen, kroch aber, weil andere Autos auf mich zuschleuderten, ins Cockpit zurück und zog mir zwei Fangzäune ganz fest über den Kopf."

Eine rettende Idee, die Formel 1-Neuling Dave Morgan (Surtees) nicht hatte: „Ich begann auszusteigen, da brüllte mir jemand zu: ‚Bleib drinnen!' Darum kletterte ich wieder ins Cockpit." Eine Sekunde später kam, fast im Fußgängertempo, Hunts Hesketh und stürzte über den Surtees. Hunt später: „Ich war in Panik. Ich fürchtete, ich hätte den armen Teufel gekillt."

Morgan war unverletzt. Die Liste der Blessuren: Pace Nackenschmerzen, Scheckter Handgelenkprellung, Brise Kopfverletzungen (Start am Nürburgring fraglich), Pryce leichte Gehirnerschütterung, Jarier Platzwunde an der Stirn. Die beiden Shadow-Piloten waren vor der Sintflut-Runde verunglückt: Pryce während des ersten Regengusses (21. Runde), Jarier im 54. Umlauf.

Der Walliser Polizistensohn Pryce wurde von einem Holzpflock für zehn Minuten k.o. geschlagen. Seinem Pariser Teamkameraden zersplitterte ein Pflock den Helm. Der Arzt verordnete beiden Piloten ein paar Tage Bettruhe. Die drei Tage nach dem Rennen in Silverstone angesetzten ersten Shadow-Testfahrten mit den Matra-Motoren platzten genauso wie das Vortraining am Nürburgring.

Trotz günstiger Wettkurse (Pryce, obwohl Trainingsschnellster, nur 8:1, Jarier

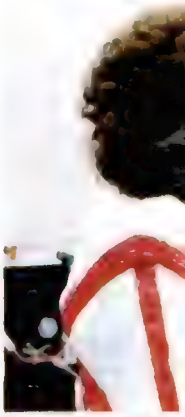
gar 33:1) hatte sich Shadow-Teambesitzer Don Nicols, der Mann, der stets einen Zorro-Hut trägt, geweigert, Geld zu setzen: „Rennfahren allein ist Glücksspiel genug." In Silverstone mehr denn je. Sieben Piloten lagen phasenweise in Führung — soviel wie schon seit Jahren nicht:

- Vom Start bis zur 12. Runde: Pace (Brabham), ehe ihn Regazzoni vor der neuen Woodcote-Schikane derart sensationell ausbremste, daß die englische Fernseh-Gesellschaft BBC dieses Manöver in Zeitlupe ein gutes dutzendmal über die TV-Schirme flimmern ließ.
- 12. bis 18. Runde Regazzoni (Ferrari), ehe er in der Club-Kurve vom Regen überrascht wurde, sich drehte, den Heckflügel kaputtschlug und für drei Minuten an die Box mußte. Hätte er gewinnen dürfen? Dazu Lauda vor dem Start: „Ferrari hat keine Stallorder befohlen. Aber ich glaube nicht, daß Clay und ich einander heute bis zum äußersten attackieren werden."
- 18. bis 20. Runde Pryce (Shadow), ehe er in Becketts in einer Wasserpfütze, „die vorige Runde noch nicht da war", ausglitt.
- 21. Runde Scheckter (Tyrrell), ehe er Regenreifen abholte.
- 22. bis 26. Runde wieder Pace, weil er auf Slicks weiterfuhr.
- 27. bis 32. Runde: erneut Scheckter mit dem größten Vorsprung des ganzen Rennens, 30 Sekunden auf Jarier — ehe er auf Trokkenreifen zurückwechseln mußte.
- 32. bis 34. Runde: Jarier (Shadow), ehe er wegen eines Boxenstops und eines Drehers zurückfiel und schließlich, auf Rang sieben, ausgangs der Woodcote-Zielkurve die Alptraumkopie des Pryce-Unfalls erlebt.
- 34. bis 42. Runde: Hunt (Hesketh), bis er ein Auspuffrohr verlor und deshalb Fittipaldi und Pace vorbeilassen mußte.
- 43. bis 57. Runde: Fittipaldi (McLaren), der Mann, der im richtigen Moment (Abbruch) zumeist in der richtigen Position liegt.

Erst Trainingsbestzeit, dann Unfall: Tom Pryce.

Wieder bei March: Hans Joachim Stuck.

An zwei weiteren


Wieder bei Hill:

Aber der Weltmeister, der vor dem Start „die WM-Titeljagd 1975 schon fast aufgegeben" hatte und dem klar war, daß er gegen Lauda „die Taktik ändern und ab sofort jedes Rennen voll auf Angriff fahren" müßte, hatte viel riskiert: Er, Pace, Scheckter, Hunt, Donohue, Brambilla, Mass und Watson waren die einzigen Piloten, die während der ersten zehn Runden-Regenphase mit Trockenreifen durchfuhren. Lohn ihres Hasards: geschlossen die Plätze eins bis sieben im (provisorischen) Endklassement.

Die McLaren-Box hatte ihren Piloten freigestellt, draußen zu bleiben oder hereinzukommen. Jochen Mass: „Man zeigte uns nur den einwärts gerichteten Pfeil, als Signal, daß die Box zum Reifenwechsel bereit ist, nicht als Befehl." Der Ex-Matrose fuhr auf nasser, gefährlich schlüpfriger Bahn sensationell, überholte in der 27. Runde Fittipaldi, in der 28. Pace, in der 29. Hunt und lag hinter Scheckter auf Platz zwei, als ihm Wilson Fittipaldi über die Fronthaube fuhr.

Donohue (erstmals im gekauften March) wurde nach fünf Regenrunden, als der

Jahren bei McLaren interessiert: Sieger Fittipaldi.

tommelen, Hill-Gattin Bette.

Zur Schau gestellt: der neue Hesketh.

Himmel aufhellte, signalisiert: „Stayout." Mosley indes wartete gar nicht so lange, sondern befahl Brambilla mit quer ausgestrecktem Arm sofort: „Draußen bleiben", denn: „Ein bißchen muß man ja riskieren."

Denen, die riskierten, half aber nicht nur die eigene Courage, sondern auch die Unfähigkeit in gegnerischen Boxen. Die Tyrrell-Mechaniker hatten am Vorabend im 600-Pfund-Reifenwechsel-Duell gegen die McLaren-Box mit 12,8 zu 19,8 Sekunden gewonnen. Im Rennen brauchten sie 31 Sekunden, um Scheckter und 50, um Depailler abzufertigen. Renngast Stommelen war „vom Boxenchaos" enttäuscht. Der Kölner: „Nach den Stops von Monaco und Zandvoort hätte man Reifenwechsel trainieren müssen. Zumal ja jeder wußte, wie unsicher das Wetter in Silverstone ist."

Direkt vor Stommelen torkelte Laudas rechtes Vorderrad zu Boden: Die Ferrari-Mechaniker hatten es 20 Meter vorher schlampig montiert. Hastiges Nachrennen, Aufregung, eine kostbare Minute verrann.
Eine Stunde später stand der WM-Spitzenreiter wieder in der Box: mit glattem rechtem Vorderreifen. Lauda war schon „nicht mit gutem Gefühl" in dieses Rennen gegangen, „aber ich hab's ignoriert". Jackie Stewart hatte prophezeit: „Nach dem Wahrscheinlichkeitsgesetz kommt Niki hier oder am Nürburgring nicht ins Ziel."

Lauda machte nach Silverstone das Beste: Ein paar Tage Ferien – während Fittipaldi an seinem neuen Zweijahresvertrag mit McLaren bastelte. Mass muß also auf die Nummer 1-Position noch warten.

Hans Joachim Stuck feierte Formel1-Heimkehr bei March mit Lella Lombardis bisherigem Auto und einigem Schrecken. Erster Trainingstag: „Als ein Auto außen an mir vorbeischoß, wurde mir unheimlich. Entweder", sagte Stuck zu sich selber, „packst du jetzt ein, vergißt die Formel 1 und fährst nach Hause. Oder du zwingst dich, alles zu geben." 2. Tag: Als Stuck vor der Woodcote-Schikane galant Mass vorbeiließ, rutschte er selber in den Zaun. Und dann brach ihm im Abbey-Linksknick bei 10 200 Touren im fünften Gang (250 km/h) rechts hinten die Aufhängung. „Ich schoß frontal auf die Leitplanke zu, aber wie durch ein Wunder schlug der March plötzlich einen Haken nach rechts auf die Wiese und drehte sich fünfmal." Als Stuck ausstieg, war ihm von den Rotationen schwindlig geworden, und in der Unterhose steckten noch Grashalme.

Im Rennen stieß der Grainauer bis auf Platz sieben vor, ehe er wieder von der Bahn kreiselte, doch diesmal langsamer. „Fehler gemacht", sagte BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch, dessen Motor bereits gerüchteweise durch den Formel 1-Zirkus geistert. Wann er kommt? „1976 sicher nicht, 1977 vielleicht", tippt Max Mosley. Und Colin Chapman? „Sicher ein hervorragender Motor, der mich interessiert. Aber ich schätze, Stuck, BMW und March sind schon zu sehr zusammengeschweißt."

Eine andere, sensationellere Bombe kündigt sich an: Ford beabsichtigt, 1976 gegen Ferrari einen 1,5 Liter-Tur-

bolader in die Grand Prix-Schlachtfelder zu werfen. Wer die Superwaffe schmieden wird? Nicht unbedingt Cosworth, wie man hört.

„Ein Ford-Motor", lächelt Chapman geheimnisvoll, „wird im richtigen Chassis nächstes Jahr sicher gewinnen. Sonst würde ich Ford nicht treu bleiben." Treugeblieben ist Lotus-Sponsor John Player, der sich die Vertragsverlängerung (bis 1978) pro Jahr eine halbe Million Pfund kosten läßt (2,6 Millionen Mark). Bedingung allerdings: „Zumindest einer der beiden Piloten muß Brite sein." Damit Chapman seine beiden Novizen Crawford („ein gefühlvoller Testpilot") und Kenton („mehr wie ein Tiger") einschulen kann, mußte er irgendwie Jacky Ickx loswerden.

„Er ist von unserem Auto enttäuscht, wir von der Art, wie er es fährt, so gern ich Jacky sonst mag", sagte Chapman. Er hatte dem Belgier schon zum holländischen Grand Prix ein Telegramm geschickt: „Fühl' dich bitte durch den Vertrag nicht gefesselt. Wenn Du lieber woanders fahren willst . . ."

Ickx telegrafierte zurück: „Aber nein, Colin, ich bleibe und freue mich schon auf den Lotus 77." Ließen Ickx die gerissenen Bremswellen beim Grand Prix von Frankreich umdenken? „Seit eineinhalb Jahren riskiere ich mein Leben, um 13. oder 14. zu werden, und komme nirgendwohin", gestand er.

Am Dienstag vor dem englischen Grand Prix beorderte Chapman Ickx ins Werk nach Hethel: „Sagen wir, wir lassen uns nicht scheiden, aber wir leben getrennt, bis der neue Lotus 77 fertig ist." Die Wahrheit: Ickx wird von Lotus weggehen, wie er 1973 von Ferrari ging: beurlaubt und dann leise Ciao.

Statistik des GP von England

Startaufstellung

Pace, Brabham, 1:19:50	Pryce, Shadow, 1:19:36
Regazzoni, Ferrari, 1:19:55	Lauda, Ferrari, 1:19:54
Scheckter, Tyrell, 1:19:81	Brambilla, March, 1:19:63
Reutemann, Brabham, 1:20:04	Fittipaldi, McLaren, 1:19:91
Mass, McLaren, 1:20:18	Hunt, Hesketh, 1:20:14
Andretti, Parnelli, 1:20:36	Jarier, Shadow, 1:20:33
Stuck, March, 1:20:46	Brise, Hill, 1:20:41
Peterson, Lotus, 1:20:58	Donohue, March, 1:20:50
Watson, Surtees, 1:20:83	Depailler, Tyrrell, 1:20:60
Jones, Hill, 1:21:19	Laffite, Williams, 1:21:01
Lombardi, March, 1:21:60	Henton, Lotus, 1:21:36
W. Fittipaldi, Copersucar, 1:21:67	Morgan, Surtees, 1:21:65
Nicholson, Lyncar, 1:23:86	Crawford, Lotus, 1:21:86

Ausfälle, Boxenstops in Runde:
1: Laffite, Stop: Getriebe; Lombardi, Stop: Aussetzer.
5: Reutemann, Ausfall: Motor.
6: Laffite, Ausfall: Getriebe.
7: Peterson, Stop: Zündkerzenwechsel.
8: Peterson, Ausfall: Motor.
12: Jones, Stop: Reifenwechsel.
13: Andretti, Stop: Frontpartie gewechselt, rechter vorderer Flügel.
18: Regazzoni, Stop: Auswechseln des Heckflügels nach Dreher und Reifen.
19: Brise, Stop: Reifen.
21: Pryce, Ausfall: Unfall; Lombardi, Ausfall: Elektrik.
22: Scheckter, Stop: Reifen.
23: Lauda, Stuck, Jones, W. Fittipaldi, Stop: Reifen.
24: Jarier, Depailler, Lauda, Stop: Reifen.
29: Crawford, Ausfall: Unfall.
30: Depailler, Stop: Reifen.
33: Scheckter, Stop: Reifen.
36: Jarier, Regazzoni, Jones, Stop: Reifen; Mass, Stop: Frontpartie.
46: Stuck, Ausfall: Unfall.
53: Andretti, Stop: Reifen.
54: Jarier, Ausfall: Unfall.
55: Fittipaldi, Brambilla, Jones, Stop: Reifen.
56: Scheckter, Morgan, Brise, Hunt, W. Fittipaldi, Pace, Ausfall: Unfall; Donohue, Watson, Mass, Ausfall: Unfall in Stowe-Kurve.

Stand nach 1 Runde:
1. Pace, 2. Pryce, 3. Regazzoni, 4. Lauda, 5. Hunt, 6. Scheckter, 7. Andretti, 8. Fittipaldi, 9. Brambilla, 10. Reutemann.

Stand nach 17 Runden:
1. Regazzoni, 2. Pryce, 3. Pace, 4. Lauda, 5. Scheckter, 6. Fittipaldi, 7. Hunt, 8. Mass, 9. Jarier, 10. Depailler.

Stand nach 40 Runden:
1. Hunt, 2. Fittipaldi, 3. Pace, 4. Scheckter, 5. Jarier, 6. Donohue, 7. Brambilla, 8. Stuck, 9. Mass, 10. Depailler.

Ergebnisse: 1. Emerson Fittipaldi (McLaren M 23-Ford) 56 Runden in 1:22:05,0 Stunden, Durchschnitt 193,5 km/h, 2. Carlos Pace (Brabham BT 44) 1 Runde zurück, 3. Jody Scheckter (Tyrrell 007-Ford) 1 Rd. zur., 4. James Hunt (Hesketh 308-Ford) 1 Rd. zur., 5. Mark Donohue (March 751) 1 Rd. zur., 6. Vittorio Brambilla (Mark 751) 1 Rd. zur., 7. Jochen Mass (McLaren M 23-Ford) 1 Rd. zur., 8. Niki Lauda (Ferrari 312 T) 2 Rd. zur., 9. Patrick Depailler (Tyrrell 007-Ford) 2 Rd. zur., 10. Alan Jones (Hill Ford) 2 Rd. zur., 11. John Watson (Surtees TS 16-Ford) 2 Rd. zur., 12. Mario Andretti (Parnelli PC 1-Ford) 2 Rd. zur., 13. Clay Regazzoni (Ferrari 312 T) 2 Rd. zurück.

Schnellste Runde: Clay Regazzoni in 1:20:09 Minuten, Durchschnitt 209,94 km/h.

Stand der Weltmeisterschaft nach dem zehnten Rennen:
1. Lauda 47 Punkte, 2. E. Fittipaldi 33, 3. Reutemann und Hunt je 25, 5. Pace 24, 6. Scheckter 19, 7. Regazzoni 16, 8. Mass 14,5, 9. Depailler 12, 10. Andretti und Donohue je 4, 12. Ickx und Peterson je 3, 14. Pryce und Brambilla je 2, 16. Jarier 1,5, 17. Brise 1, 18. Lombardi 0,5 Punkte.

Leicht möglich, daß sein Weg nach Italien zurückführt: in einen Lamborghini-Formel 1. Der gebürtige Österreicher Walter Wolf, der in Kanada im Ölgeschäft Millionen scheffelt und aus der Schweiz 51 Prozent der Lamborghini-Aktien erworben hat, läßt in Bologna einen Grand Prix-Wagen bauen. Das Budget: eineinhalb Millionen Dollar. Der Motor: Ford Cosworth. Der Teammanager: Frank Williams. Williams, das ist kein Geheimnis, ist mit Ickx bestens befreundet. „Wir telefonieren oft", gibt er zu, „in letzter Zeit besonders."

Williams hatte in Silverstone nur noch ein Auto am Start, BRM gar keines. Und „Opa" Graham Hill (46) erklärte, wie zu erwarten, bei einer netten, kleinen Partie offiziell seinen Rücktritt: „Ich habe mich in der Badewanne dazu entschlossen, damals, als Tony Brise in Zolder auf Anhieb Trainingssiebter war." In der Woche vor dem englischen Grand Prix sagte Graham seiner Frau Bette beim Frühstück kurz: „Ich höre auf." Drei Tage später wollte Graham seinen Entschluß schon wieder umstoßen, blieb aber charakterfest. „Es war furchtbar."

Als einziger hat Hill den klassischen Hattrick erzielt: Weltmeister, Le Mans-Sieger, Indianapolis-Sieger.

Als er in Monza 1968 seinen 100. Grand Prix feierte, nuschelte er zu seinem damaligen Chef Colin Chapman: „Besser, du schenkst mir statt der Torte mit 100 Kerzen stärkere Halbachsen, damit ich auch noch meinen 200. Grand Prix erlebe."

Es wurden 175 — Schlußakt mit Platz acht in Brasilien, obwohl ihm die Mechaniker boshaft grinsend signalisierten: „Schon wieder Letzter." Und Stewart zu Hill in Silverstone: „Jetzt bist auch du ein Arbeitsloser."

Heinz Prüller

Favoriten-Stürze

Flugplatzrennen Diepholz: keine Punkte für Ludwig und Stenzel.

Ich glaube schon, daß wir ein Wort mitreden werden", orakelte Escort-Tuner Erich Zakowski vorsichtig, als man ihm nach dem Vierstundenrennen am Nürburgring eine Prognose für den Ausgang der diesjährigen Deutschen Rennsportmeisterschaft abnötigen wollte. Allzu großen Grund zum Optimismus freilich hatte „Zak" nicht: Im Training war Heyer mit seinem Escort, dem bisher einzigen mit einem 15 Zoll-Fahrwerk, frontal in die Leitplanken geknallt, ohne selbst Schaden zu nehmen.

Das betagte Ersatz-Auto, auf das der Tourenwagen-Europameister zum Rennen umstieg, taugte freilich aufgrund latenter Probleme in der Benzinversorgung nicht für einen Platz zwischen oder hinter den drei siegreichen BMW von Grohs/Kelleners, Müller/Peltier und Bertrams/Betzler. So kam es zur eigentlichen Überraschung dieses von sechs auf vier Stunden verkürzten vierten Laufes zur Tourenwagen-Europameisterschaft; dem vierten Platz durch den NSU TT von Bergmeister/Wolf.

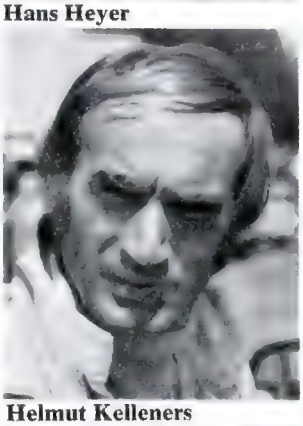
Ein Wochenende später konnten Zakowski und Heyer wieder lachen: Das Auto, das am Nürburgring so beharrlich streikte, gewann beim Flugplatzrennen Diepholz, dem fünften Lauf zur Deutschen Rennsportmeisterschaft, die Division bis zwei Liter. Die einst verpönten kleinen 13 Zoll-Räder erwiesen sich dabei nicht unbedingt als Nachteil, trat doch der Escort aus den spitzen Ecken heraus gewaltig an.

Dort, wo es benötigt wird, soll das 15 Zoll-Fahrwerk wieder zur Verfügung stehen, dann aber unter einem schwarzen Escort II mit technischen Neuheiten, der gerade bei Zakowski entsteht.

Klaus Ludwig

Hans Heyer

Reinhardt Stenzel



Helmut Kelleners

Albrecht Krebs

Harald Grohs

Nachfolger in schwarz: zerstörter Heyer-Escort.

Klaus Ludwig, in der Rennsportmeisterschaft führend, wurde von dem Escort der neuen Generation in Diepholz erstmals im Stich gelassen: Der Bonner fuhr mit schleichendem Plattfuß, bis er sich drehte und aufgeben mußte. Von den in Diepholz gleichwertigen Gegnern Ludwig, Heyer und BMW-Pilot Obermoser gewann schließlich Heyer, weil eine leicht nachlassende Bremse den 33 Runden lang führenden Obermoser sieben Runden vor Schluß zu einer kleinen Unachtsamkeit verleitete.

Die Division über zwei Liter Hubraum sah im fünften Rennen zum fünften Mal einen anderen Sieger, diesmal den Franzosen Bob Wollek auf einem Carrera von Porsche-Kremer. Sein Markenkollege Reinhardt Stenzel vergab ebenso wie Klaus Ludwig die Chance zum deutlichen Punkte-Vorsprung durch einen Unfall. Werner Schommers fiel ebenfalls durch ein unprogrammgemäßes Fahrmanöver aus.

Hinter dem siegreichen Wollek punktete ein weiteres Mal Harald Grohs mit dem Siegerwagen der vier Stunden Nürburgring vor Helmut Kelleners, der mit einer sauberen Fahrt nach einem Reifenwechsel seinen guten Eindruck bestätigte, den er eine Woche vorher am Ring hinterlassen hatte.

Stand in der Deutschen Rennsportmeisterschaft:
1. Ludwig, 62 Punkte, 2. Heyer 60, 3. Stenzel und Kelleners je 57, 5. Krebs 54, 6. Grohs 53, 7. Obermoser 50.

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 13. August

Träume für 8000 Mark

Luckner

Die Aufgabe stellte auto motor und sport, gelöst wurde sie von fünf deutschen Automobilfirmen: Ein Traumauto für höchstens 8000 Mark, von der Konzeption her speziell für ein jugendliches Publikum gedacht – wie könnte so etwas aussehen? Die Styling-Teams von BMW, Ford, Porsche und VW begannen ihre Pläne auf dem Papier zu verwirklichen – bei Audi NSU gar entstand ein leibhaftig gewordener Achttausender namens Polo Junior. auto motor und sport wird die mit hohem Aufwand entwickelten Studienobjekte im nächsten Heft seinen Lesern in Farbe präsentieren, und auto motor und sport-Redakteur Helmut Luckner wird erläutern, welche technischen Merkmale die einzelnen Projekte auszeichnen. Auf die Leser-Meinung soll auch hier nicht verzichtet werden; wie die Entwürfe gefallen haben – das kann per Fragebogen der Redaktion mitgeteilt werden.

Studium der Entwürfe:
auto motor und sport-Verleger
Paul Pietsch,
Redaktionsmitglieder.

Der Leisetreter: Buick Century Regal

In Amerika zählt er zur gern gekauften gehobenen Mittelklasse, auf deutschen Straßen zu den absoluten Raritäten: Buicks Regal. Für auto motor und sport war die Begegnung mit dem 25 000 Mark teuren Zweitonner erneut Anlaß, über die Philosophie amerikanischen Automobilbaus nachzudenken. Ein Testbericht beschäftigt sich mit Vorzügen und Nachteilen des Achtzylinders.

Unter sieben Minuten auf dem Ring?

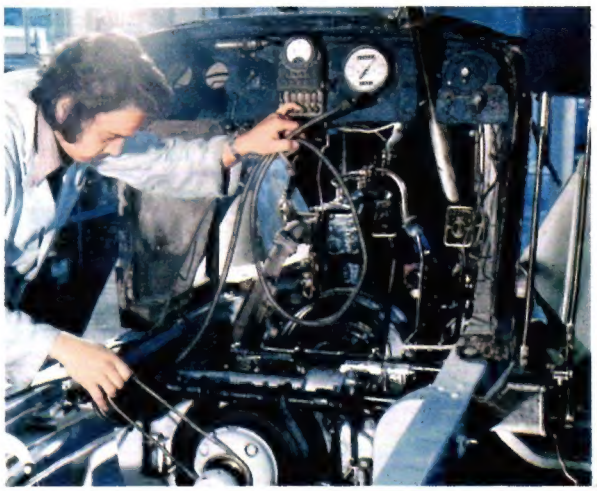
Der Große Preis von Deutschland auf dem Nürburgring gilt auch heute noch als schwierigster Grand Prix überhaupt. Die Formel 1-Profis, unter ihnen auch die deutschen Fahrer Stuck und Mass, haben sich viel vorgenommen: Rundenzeiten für die 22,8 km lange Nordschleife von weniger als sieben Minuten. auto motor und sport wird in Farbe über das Eifel-Ereignis berichten.

Was aus Mercedes wird

Daimler-Benz-Chef Zahn ist froh, daß das schwäbische Auto-Unternehmen auch auf einem kräftigen Lastwagen-Bein steht. Wie Zahn die Zukunft und das Daimler-Image sieht – darüber sprach er mit uns.

Lebenshilfe für die Oldies

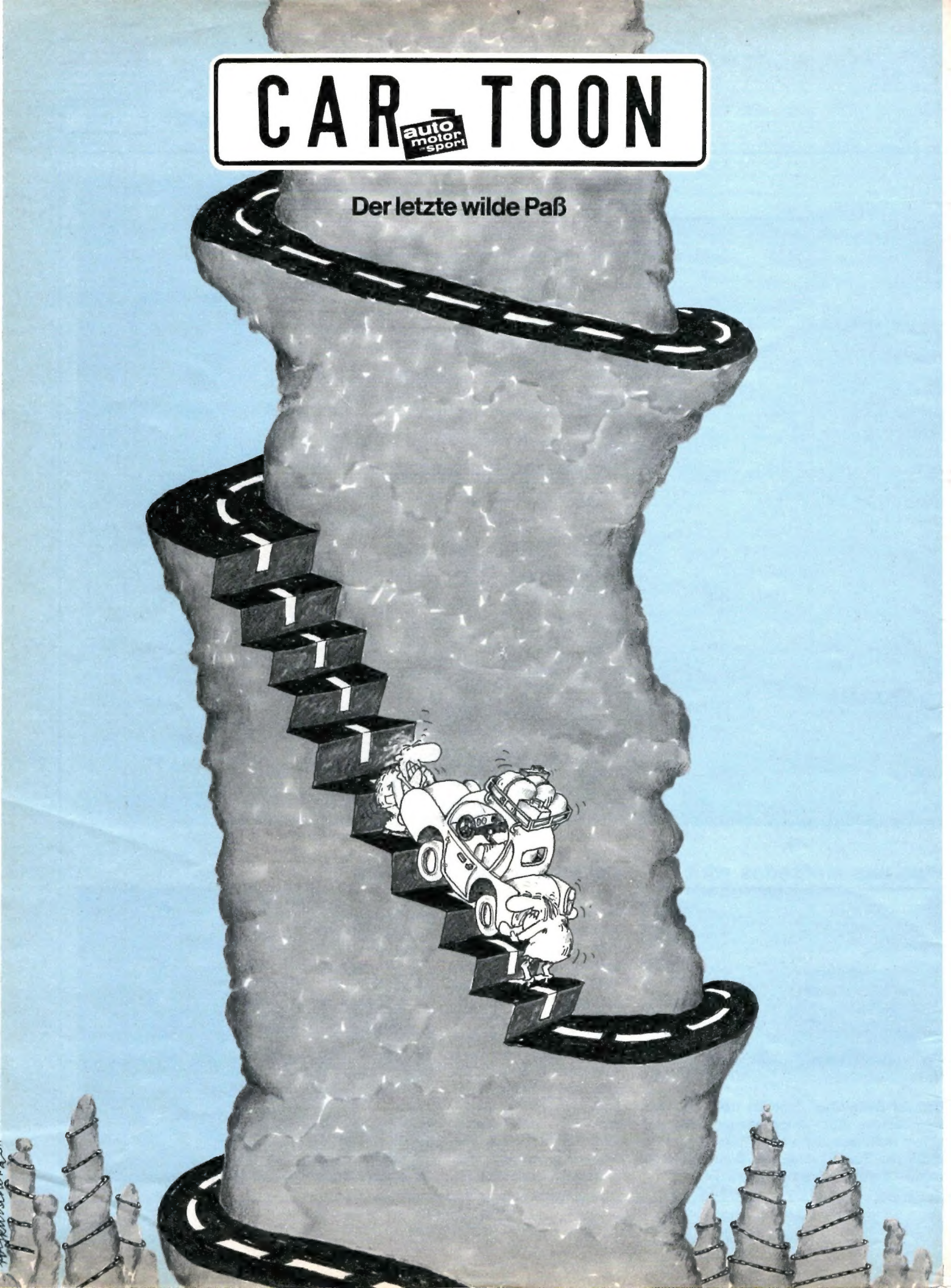
Das Aufbereiten alter Autos ist nicht nur zeitraubend, sondern in aller Regel auch kostspielig. Denn Ersatzteile sind knapp, und an Werkstätten, die sich mit der Restaurierung von Veteranen befassen, fehlt es in der Bundesrepublik. auto motor und sport liefert deshalb Orientierungshilfen: Wo man seinen Oldy wieder auf die Räder bringen kann, das erfahren Sie in Heft 17.



CAR TOON

auto motor sport

Der letzte wilde Paß



Einmal dabei sein

★ Monza
★ Silverstone
★ Zeltweg
★ Mantorp Park

Gewinnen Sie für uns einen neuen Abonnenten. Dann haben Sie Ihr Ticket schon halb in der Tasche. Und dieses kernige Racing-Feuerzeug dazu.

Wenn Sie einen neuen auto motor und sport Abonnenten gewinnen, ist Ihnen dieses Gasfeuerzeug schon sicher. Es ist besonders handlich durch seine schlanke Form. Und es funktioniert auch dann noch, wenn der Fahrtwind mal etwas kräftiger bläst.

Aber das ist noch nicht alles, was Sie bei dieser auto motor und sport Abonnenten-Aktion gewinnen konnen. Wir halten für Sie eine ganze Handvoll Freitickets bereit. Denn unter allen bis spätestens 30. 7. eingesandten Teilnahmetickets verlosen wir vier Arcus-Taxi Flugreisen zu großen internationalen Automobil-Rennsportereignissen, deren Namen jedem Auto-Fan das Herz höher schlagen lassen.

1. Preis: Flugreise für 2 Personen zum **Großen Preis von Italien in Monza 5. 9. – 7. 9. 75**
Während des Fluges werden Sie von einem prominenten Rennfahrer begleitet.

2. Preis Flugreise für 1 Person zum **Großen Preis von Österreich in Zeltweg 16. 8. – 17. 8. 75**

3. Preis: Flugreise für 1 Person zum **Europameisterschaftslauf Formel II in Silverstone/ England 29. 8. – 31. 8. 75**
„Mit dem Flugzeug direkt ins Fahrerlager."

Teilnahme-Ticket

Ich habe für auto motor und sport einen neuen Abonnenten geworben (keinen Familienangehörigen). Bitte schicken Sie mir mein Racing-Feuerzeug sofort nach Eingang der ersten Zahlung zu. Sollte ich unter den Gewinnern der ausgelosten Flugreisen sein, werde ich von Ihnen telefonisch/telegrafisch benachrichtigt.
Hier meine Anschrift:

Name, Vorname

PLZ, Wohnort

Straße

Der neue Abonnent:

Name, Vorname

PLZ, Wohnort

Straße

Ich möchte für mindestens 1 Jahr auto motor und sport von Ihnen im Abonnement beziehen zum Jahrespreis von DM 52,40 (Ausland DM 67,80) inkl. Zustellgebühren. Ich bin im letzten halben Jahr kein Abonnent von auto motor und sport gewesen. Das Abonnement beginnt ab der nächst erreichbaren Nummer.
Mir ist bekannt, daß ich innerhalb einer Woche nach Bestelldatum von diesem Vertrag zurücktreten kann.

Datum Unterschrift des neuen Abonnenten

ams 16/75

4. Preis Flugreise für 1 Person zum **Int. Tourenwagen-Rennen Mantorp Park/Schweden 22. 8. – 24. 8. 75**

Eingeschlossen bei allen Reisen sind: Hin- und Rückflug, Hotelübernachtung und Frühstück, Besuch der Trainingsläufe und des Rennens.
Änderungen des Flugplans vorbehalten.
Eine Barauszahlung der Gewinne ist ausgeschlossen.
Abflugsort für alle Reisen ist Essen/ Mülheim.

auto motor und sport gibt jedem seiner Leser eine doppelte Chance dabei zu sein. Mit diesem Teilnahme-Ticket. Und mit auto motor und sport.

auto motor und sport

Einsendeschluß für die Verlosung ist der 30. 7. 75 (Poststempel).
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Coupon ausschneiden und einsenden an:
MOTOR PRESSE STUTTGART
7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Das einzig Wahre: Freundschaft pflegen.
Warsteiner
Warsteiner Pilsener
EINE KÖNIGIN UNTER DEN BIEREN
Das echte Warsteiner-Henkelglas
6 Kristall-Krüge mit Golddekor zum Freundschaftspreis von DM 15.– per Nachnahme zuzüglich Nachnahmespesen der Post.
Warsteiner Brauerei Gebr. Cramer KG
4788 Warstein/Sauerland · Tel. 02902/611